



PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et
abrogeant la directive 2009/40/CE – COM(2012)380

PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents
d'immatriculation des véhicules – COM(2012)381

PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la
directive 2000/30/CE- COM(2012)382

**AVIS ADOPTÉ PAR LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE DE LA CHAMBRE DES
REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE**

La commission de l'Infrastructure estime que le principe de subsidiarité est respecté dans le cadre de ces propositions et se félicite de l'objectif poursuivi par les propositions de règlement et la proposition de directive.

La commission de l'Infrastructure émet cependant des réserves à propos de plusieurs des mesures proposées par la Commission européenne :

1. La commission de l'Infrastructure estime que des efforts doivent effectivement être consentis afin de renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement sur les routes européennes. À l'instar des parlements nationaux néerlandais et français, la commission émet toutefois des remarques à propos de la question de savoir si le contrôle technique obligatoire des véhicules à moteur contribue effectivement à l'amélioration de la sécurité routière. On ne dispose pas d'études scientifiques suffisantes pour démontrer l'influence du contrôle technique sur le nombre d'accidents de moto. Tant l'étude MAIDS (2004) que l'enquête interne belge (2009) imputent les causes principales des accidents de moto à des facteurs attribuables à l'autre conducteur et à des erreurs d'estimation et des problèmes de perception de la part du motocycliste lui-même. De plus, le trafic transfrontalier des motocycles et des remorques étant plutôt limité, il convient de

s'interroger sur la pertinence d'une approche européenne. Mieux vaudrait dès lors laisser aux États membres la liberté d'instaurer ou non un contrôle technique obligatoire des véhicules à moteur et des remorques, et d'en déterminer la fréquence.

2. La commission de l'Infrastructure approuve, en revanche, la proposition d'augmenter la fréquence des contrôles routiers. Cela permettra d'accroître davantage la probabilité de verbalisation que les contrôles techniques, auxquels les conducteurs peuvent aisément se soustraire. La commission de l'Infrastructure estime dès lors qu'il convient de s'y attacher. Par exemple, des mesures efficaces à cet égard concernent le contrôle des pneus, le contrôle de la vitesse sur rouleaux, etc. Toutefois, ces contrôles peuvent parfaitement être organisés au niveau des États membres.
3. La commission de l'Infrastructure estime que la Commission européenne est cependant compétente pour imposer les normes techniques applicables à tous les véhicules qui circulent sur les routes européennes, et la commission de l'Infrastructure approuve que la Commission européenne poursuive l'élaboration de cette politique à l'égard des véhicules à moteur et des remorques. Par exemple, l'Europe pourrait imposer des normes techniques pour les accessoires destinés aux véhicules à moteur.

Conclusion : La commission de l'Infrastructure n'émet aucune objection de subsidiarité à l'égard des réglementations proposées mais se montre néanmoins critique à propos de ce paquet et demande qu'il soit suffisamment nuancé.

Bruxelles, le 17 octobre 2012