

# COM(2025) 180 FINAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 27 mai 2025

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 27 mai 2025

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,  
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union**



Bruxelles, le 24 avril 2025  
(OR. en)

8255/25

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2025/0097(COD)**

---

---

**TRANS 144  
CODEC 471  
ENV 274  
MI 245**

## **PROPOSITION**

---

Origine: Pour la secrétaire générale de la Commission européenne,  
Madame Martine DEPREZ, directrice

Date de réception: 24 avril 2025

Destinataire: Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de  
l'Union européenne

---

N° doc. Cion: COM(2025) 180 final

---

Objet: Proposition de  
DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique  
périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive  
2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules  
utilitaires circulant dans l'Union

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 180 final.

---

p.j.: COM(2025) 180 final



Bruxelles, le 24.4.2025  
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

**Paquet «contrôle technique»**

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -  
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

Le présent exposé des motifs accompagne la proposition de révision de deux directives:

- (1) la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques<sup>1</sup>;
- (2) la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union<sup>2</sup>.

Le transport routier joue un rôle essentiel pour connecter les entreprises et les consommateurs dans l'ensemble de l'UE, faciliter le commerce et soutenir la croissance économique et l'emploi. Toutefois, il est également à l'origine de certains problèmes, tels que les accidents de la route et la pollution atmosphérique.

Les accidents de la route sont l'une des conséquences les plus dévastatrices du transport routier et ont un coût important pour la société. Les principales causes des accidents de la route sont les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, la distraction au volant et diverses erreurs du conducteur (comme le fait de mal juger une situation ou de conduire fatigué). Parmi les autres causes figurent le mauvais état ou la mauvaise conception de l'infrastructure (surfaces glissantes, marquages inadéquats et mauvais entretien) et les défauts du véhicule. Grâce aux règles de réception par type de l'UE et à un système bien développé de contrôles techniques pendant la durée de vie d'un véhicule, les défauts du véhicule ne sont à l'origine que d'un faible pourcentage d'accidents de la route dans l'UE. Toutefois, cela signifie également que des accidents évitables provoqués par des défauts du véhicule continuent de se produire. L'approche pour un système sûr exige de prendre des mesures sur tous ces fronts, en tenant compte du fait que les différentes parties de l'ensemble du système – y compris les utilisateurs, les véhicules, les infrastructures et les interventions d'urgence – forment un tout<sup>3</sup>.

Les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier sont la principale source d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), responsables de 35,5 % des émissions en 2021, et représentent une part importante des émissions de particules (8,1 % des émissions de PM<sub>2,5</sub> et 9,5 % des émissions de PM<sub>10</sub>)<sup>4</sup>. Dans les villes en particulier, ces pourcentages devraient être encore plus élevés et entraîner une forte exposition à ces polluants du fait du transport routier. Selon les estimations, en 2018, jusqu'à 70 000 décès prématurés dans l'UE avaient été

---

<sup>1</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/2023-05-20>).

<sup>2</sup> Directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/2022-09-27>).

<sup>3</sup> Commission européenne (2020), Direction générale de la mobilité et des transports, Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro» – Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030, Office des publications, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

<sup>4</sup> [National air pollutant emissions data viewer 2005-2022 | Page d'accueil de l'Agence européenne pour l'environnement](https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024), AEE (2024), Air Pollution in Europe; 2024 reporting status, <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

attribués aux émissions dues au transport routier<sup>5</sup>. Afin de réduire ces émissions, des règles révisées sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ont été établies dans la directive (UE) 2024/2881<sup>6</sup>. La directive vise à placer l'UE sur la voie d'une pollution zéro dans l'air d'ici à 2050 au plus tard, tout en alignant plus étroitement les normes de qualité de l'air sur les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé, qui exigent des mesures plus strictes pour réduire les émissions à leur source.

La présente initiative s'appuie sur le paquet «contrôle technique» de 2014, qui se compose des trois directives suivantes.

- **La directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique** exige que les véhicules de transport routier soient soumis à un contrôle périodique afin de garantir le respect d'un ensemble d'exigences minimales. Elle s'applique à toutes les voitures, camionnettes et remorques lourdes et à tous les camions, autobus et tracteurs plus rapides, ainsi que, depuis janvier 2022, aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles de plus grande taille.
- **La directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier** complète la directive 2014/45/UE en exigeant des États membres qu'ils effectuent des contrôles routiers des véhicules lourds de transport de passagers et de marchandises et de leurs remorques.
- **La directive 2014/46/UE<sup>7</sup> relative aux documents d'immatriculation des véhicules** prévoit l'enregistrement électronique des données de tous les véhicules immatriculés dans chaque État membre et des procédures harmonisées de suspension de l'immatriculation d'un véhicule.

Le paquet «contrôle technique» de 2014 complète les exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement auxquelles les véhicules doivent satisfaire pour pouvoir circuler sur les routes de l'UE, c'est-à-dire les règlements correspondants relatifs à la réception UE par type<sup>8</sup> pour les véhicules à moteur. Ces règlements définissent également les exigences en matière de surveillance du marché pour les véhicules à moteur. Toutefois, l'objet du paquet «contrôle technique» est différent. Alors que les dispositions relatives à la surveillance du marché visent à garantir que les véhicules continuent de satisfaire à leurs exigences en matière de réception par type lors de leur mise sur le marché et pendant une période limitée<sup>9</sup> après celle-ci, et mettent l'accent sur les responsabilités du constructeur, le paquet «contrôle technique» vise à garantir le respect de normes minimales par les propriétaires pendant toute la durée de vie d'un véhicule. En outre, si la surveillance du marché nécessite de contrôler un nombre limité de véhicules par modèle, les contrôles techniques périodiques s'appliquent à la quasi-totalité des véhicules immatriculés. Le paquet «contrôle technique» complète donc la législation relative à la surveillance du marché en

---

<sup>5</sup> SWD(2022) 359 – Analyse d'impact accompagnant la proposition Euro 7: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_en)

<sup>6</sup> Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>7</sup> Directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

<sup>8</sup> Voir, par exemple, <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

<sup>9</sup> Actuellement 5 ans et 100 000 km, à prolonger en vertu du règlement (UE) 2024/1257 (Euro 7).

garantissant la sécurité routière et la performance environnementale des véhicules pendant leur durée de vie.

Parallèlement au paquet «contrôle technique» de 2014 et à l'adoption d'autres actes législatifs connexes de l'UE depuis lors, des améliorations ont été apportées aux technologies automobiles, notamment les systèmes de sécurité active et les systèmes intelligents d'aide à la conduite dans les nouveaux véhicules. Toutefois, malgré ces progrès, des véhicules dangereux continuent de circuler sur les routes de l'UE, ce qui contribue aux accidents, soit en tant que cause principale, soit en tant que facteur contributif. Certains véhicules dangereux, c'est-à-dire les véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques, sont détectés lors de contrôles techniques périodiques ou de contrôles routiers. D'autres peuvent ne pas être détectés, soit parce que les contrôles techniques périodiques ou les contrôles routiers ne sont pas en mesure de les détecter, soit parce qu'ils ne sont pas soumis à un contrôle. Il s'agit notamment de véhicules équipés de dispositifs de sécurité manipulés et de véhicules dont le chargement a été mal arrimé.

Un autre problème est le contrôle insuffisant des émissions de polluants atmosphériques et des émissions sonores des véhicules. Certains contrôles effectués dans le cadre des contrôles techniques périodiques actuels ne sont plus suffisamment sensibles pour détecter les défaillances du système de contrôle des émissions des véhicules modernes, et les procédures de contrôle actuelles ne sont pas adaptées pour atteindre les objectifs stratégiques de l'UE en matière de pollution atmosphérique et sonore. La mesure des émissions de NO<sub>x</sub> ou les valeurs du nombre de particules pour les voitures neuves ne sont toujours pas couvertes par l'actuel paquet «contrôle technique», et il n'existe actuellement aucune réglementation de l'UE permettant de contrôler si les véhicules sont équipés de systèmes de réduction des NO<sub>x</sub> ou de filtres à particules défectueux ou manipulés. Compte tenu de ces lacunes, la contribution du paquet «contrôle technique» à la réduction du nombre de véhicules à émissions élevées est devenue moins efficace.

En outre, les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE ne contribuent pas efficacement à l'application des règles relatives à la circulation transfrontière et au commerce des véhicules dans l'UE.

Bien que ces directives aient été légèrement modifiées au moyen d'actes délégués<sup>10</sup> afin de les aligner sur les catégories de véhicules actualisées dans la législation relative à la réception par type<sup>11</sup> et d'introduire des contrôles du système eCall<sup>12</sup> dans les contrôles techniques périodiques, les principales règles sont restées les mêmes depuis 2014. La stratégie de

---

<sup>10</sup> Directive déléguée (UE) 2021/1717 de la Commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive (JO L 342 du 27.9.2021, p. 48, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dir\\_del/2021/1717/oj](http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj)) et directive déléguée (UE) 2021/1716 de la Commission du 29 juin 2021 modifiant la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil au regard des changements apportés aux désignations des catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type (JO L 342 du 27.9.2021, p. 45, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dir\\_del/2021/1716/oj](http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj)).

<sup>11</sup> Règlements (UE) n° 168/2013, (UE) n° 167/2013 et (UE) n° 2018/858 du Parlement européen et du Conseil.

<sup>12</sup> Règlement (UE) 2015/758 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué fondé sur le service 112 et modifiant la directive 2007/46/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

mobilité durable et intelligente<sup>13</sup> appelait à adapter le cadre législatif en matière de contrôle technique afin de garantir la conformité d'un véhicule aux normes en matière d'émissions et de sécurité pendant toute sa durée de vie, contribuant ainsi au cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030<sup>14</sup> et soutenant les objectifs du pacte vert pour l'Europe.

La présente initiative a pour but de renforcer la sécurité routière dans l'UE, de contribuer à la mobilité durable et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE. Les objectifs consistant à libérer tout le potentiel du paquet «contrôle technique», en particulier les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, sont décrits ci-dessous.

- (1) **Assurer la cohérence, l'objectivité et la qualité du contrôle technique des véhicules d'aujourd'hui et de demain.** Il convient, en particulier, d'assurer le contrôle des véhicules électriques et de la sécurité électronique, notamment des systèmes avancés d'aide à la conduite, avant que la plupart des nouveaux véhicules équipés de ces systèmes ne soient soumis à leur premier contrôle technique périodique. Afin de remédier à l'incapacité des contrôles des émissions existants à détecter les véhicules à émissions élevées, de nouvelles méthodes de contrôle doivent être intégrées dans les contrôles techniques périodiques et les contrôles routiers.
- (2) **Réduire de manière significative la manipulation et améliorer la détection des véhicules défectueux** équipés de systèmes de sécurité et de contrôle des émissions défectueux ou manipulés, ainsi que de compteurs kilométriques manipulés. Ces objectifs peuvent être atteints: i) en améliorant le contrôle des émissions (pollution atmosphérique et sonore); ii) en fournissant de meilleurs outils pour détecter les modifications apportées aux dispositifs de sécurité, en particulier aux logiciels des véhicules; et iii) en rendant les contrôles plus fréquents et plus ciblés. À l'heure actuelle, certains véhicules défectueux ne sont pas contrôlés assez souvent, voire pas du tout, ce qui permet que de telles défaillances ne soient pas détectées.
- (3) **Améliorer le stockage et l'échange électroniques de données pertinentes relatives à l'identification et au statut du véhicule** afin de remédier au problème de la disponibilité insuffisante de ces données et de faciliter la reconnaissance mutuelle par les services répressifs. Des données plus précises sur le statut du véhicule (telles que le kilométrage) et un échange d'informations efficace et efficient entre les États membres contribueront également à détecter les véhicules équipés de compteurs kilométriques manipulés.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La proposition de révision du paquet «contrôle technique», en particulier des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, est cohérente avec les objectifs fixés dans le **cadre d'action de l'UE en matière de sécurité routière**<sup>15</sup> et contribuera à atteindre l'objectif de réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés graves d'ici à 2030. La révision proposée garantira également la cohérence avec le train de mesures sur la sécurité routière de 2023, c'est-à-dire les propositions visant à modifier la **directive relative au permis de conduire** et la **directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière**

---

<sup>13</sup> COM(2020) 789 final, [EUR-Lex - 52020DC0789 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>14</sup> [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC\\_2&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF).

<sup>15</sup> SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

**de sécurité routière**<sup>16</sup>. La présente proposition définit les règles relatives aux documents d'immatriculation des véhicules, à la possible numérisation future des documents et à l'échange d'informations relatives aux véhicules entre les États membres aux fins de l'application de la législation.

La révision est également cohérente avec les objectifs de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air, notamment ceux de la **directive sur la qualité de l'air ambiant**<sup>17</sup> et de la **directive relative aux engagements nationaux de réduction des émissions**<sup>18</sup>, qui exigent des États membres qu'ils prennent des mesures pour réduire les polluants atmosphériques dans l'atmosphère conformément aux objectifs du plan d'action «zéro pollution»<sup>19</sup>.

Dans une large mesure, le contrôle technique repose sur les **règlements relatifs à la réception par type**<sup>20</sup>. La proposition est alignée sur les exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement énoncées dans ces règlements et comprend des mesures visant à garantir que des normes minimales sont respectées par les propriétaires pendant toute la durée de vie du véhicule. Elle est conforme au **règlement relatif à la sécurité générale**<sup>21</sup> et à ses prédécesseurs, ainsi qu'aux normes d'émission Euro, et veillera à ce que tout nouvel équipement introduit qui est conforme à ces règlements fonctionne comme prévu et, par conséquent, apporte les avantages escomptés. La proposition garantit la concordance entre les contrôles effectués dans le cadre des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers et la procédure de réception par type, y compris l'utilisation des contrôles techniques périodiques électroniques. L'utilisation de la télédétection dans les contrôles routiers de tous les véhicules est particulièrement importante pour la surveillance du marché, car elle permet de contrôler une grande partie du parc de véhicules. Elle donne des informations précieuses sur les problèmes récurrents liés à certaines technologies/solutions utilisées dans le cadre des systèmes de contrôle des émissions, des modèles de véhicules, des années modèles, etc. Des synergies sont également attendues avec le nouveau **règlement Euro 7**<sup>22</sup>, notamment

---

<sup>16</sup> COM(2023) 127 et COM(2023) 126 final, [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en).

<sup>17</sup> Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte) (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>18</sup> Directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE (JO L 344 du 17.12.2016, p. 1), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

<sup>19</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_en](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en).

<sup>20</sup> Par exemple, le règlement (UE) 2018/858 pour la plupart des véhicules de transport de passagers et de marchandises et leurs remorques, le règlement (UE) n° 167/2013 pour les tracteurs et le règlement (UE) n° 168/2013 pour les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles.

<sup>21</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>22</sup> Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités

l'utilisation de dispositifs de surveillance embarqués pour contribuer à évaluer les émissions de NO<sub>x</sub> au cours des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La révision du paquet «contrôle technique», en particulier des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, est conforme au **règlement relatif au portail numérique unique**<sup>23</sup> en ce qu'elle facilite l'accès en ligne aux informations relatives aux véhicules, aux procédures administratives pertinentes et à des services d'assistance et de résolution de problèmes. Elle contribue également à la réalisation des objectifs de la **stratégie de l'Union pour les données**<sup>24</sup> visant le développement d'espaces européens des données pour les administrations publiques susceptibles de soutenir l'application de la législation, notamment la législation en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement. Les règles relatives à la protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679 (règlement général sur la protection des données)<sup>25</sup>, s'appliquent également à l'échange d'informations sur les certificats d'immatriculation des véhicules et les certificats de contrôle technique, ainsi que sur les données connexes relatives à l'immatriculation des véhicules.

À l'heure actuelle, la Commission travaille également à une initiative permettant **un accès équitable et non discriminatoire aux données embarquées**, ce qui est essentiel pour que les centres de contrôle technique puissent accomplir leurs tâches quotidiennes. Cette initiative complétera le **règlement sur les données**<sup>26</sup> par des orientations, éventuellement suivies d'une proposition législative, sur l'accès aux données, aux fonctions et aux ressources des véhicules<sup>27</sup>, qui sont essentielles pour fournir des services fondés sur les données dans le secteur automobile. Elle normalisera les ensembles de données pertinents et garantira un accès effectif, non discriminatoire et sécurisé au marché de pièces détachées et aux services de mobilité. Une série de fournisseurs de services automobiles, notamment des entreprises de réparation et de contrôle de véhicules et des autorités, ont appelé de leurs vœux une proposition ambitieuse de la Commission visant à garantir des conditions de concurrence équitables et un accès sans entrave aux données embarquées pertinentes<sup>28</sup>. La révision de la directive 2014/45/UE (et de son acte d'exécution relatif aux informations techniques nécessaires au contrôle technique<sup>29</sup>) définira des dispositions spécifiques facilitant l'accès aux données requises pour les contrôles techniques.

---

techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7) (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>23</sup> Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1). ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>.

<sup>24</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée «Une stratégie européenne pour les données» (COM (2020) 66 final).

<sup>25</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

<sup>26</sup> Règlement (UE) 2023/2854 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2023 concernant des règles harmonisées portant sur l'équité de l'accès aux données et de l'utilisation des données et modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive (UE) 2020/1828 (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

<sup>27</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0095>.

<sup>28</sup> Voir, par exemple, la lettre ouverte du CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf>.

<sup>29</sup> [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/621/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj).

Enfin, la **décision de l'UE établissant le programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030**<sup>30</sup> indique que le Parlement européen, le Conseil, la Commission et les États membres devraient coopérer pour atteindre les objectifs numériques dans l'UE d'ici à 2030. Il s'agit notamment d'un objectif de numérisation des services publics: 100 % des services publics essentiels devraient être accessibles en ligne et, le cas échéant, les citoyens et les entreprises de l'UE devraient pouvoir interagir en ligne avec les administrations publiques.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **• Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'UE (ci-après le «TFUE»)<sup>31</sup>. L'article 91, paragraphe 1, point c), du TFUE indique que l'Union européenne est compétente dans le domaine des transports pour établir des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports, y compris la sécurité routière.

### **• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'UE est déjà compétente dans le domaine du contrôle technique, en vertu des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE en vigueur. Plusieurs mesures ont été introduites au niveau de l'UE depuis 1977, date à laquelle la directive 77/143/CEE<sup>32</sup> a introduit l'obligation de soumettre les véhicules à moteur à un contrôle technique périodique. Les derniers changements dans ce domaine sont intervenus lors de l'adoption du paquet «contrôle technique» en 2014. Les nouvelles règles introduites dans la présente proposition restent dans les limites des compétences conférées à l'UE au titre de l'article 91, paragraphe 1, du TFUE et, compte tenu de leur lien avec le cadre existant en matière de contrôle technique, elles ne peuvent être concrétisées de manière adéquate qu'au niveau de l'UE.

Le transport routier et l'industrie automobile étant des secteurs internationaux, il est beaucoup plus efficient et plus efficace de traiter ces questions au niveau de l'UE qu'au niveau national. Bien que les pratiques nationales diffèrent historiquement, un niveau minimal d'harmonisation des contrôles des véhicules et des solutions communes pour échanger des données sur les véhicules entre les États membres sont plus efficaces qu'une kyrielle de solutions nationales non coordonnées. Grâce à l'application de règles communes au contrôle des technologies automobiles modernes (véhicules électriques, systèmes avancés d'aide à la conduite et équipements de contrôle des émissions les plus récents), les États membres réaliseront des économies d'échelle et les fabricants des équipements de contrôle pourront opérer sur un marché plus uniforme. Le fonctionnement du marché unique sera également amélioré par le fait que les véhicules seront soumis à des contrôles similaires dans des conditions similaires et que les opérateurs de transport auront des coûts similaires et devront satisfaire à des exigences minimales similaires.

Les autorités nationales et les experts du secteur s'accordent largement sur le fait que les directives actuelles ne sont plus en phase avec les dernières évolutions réglementaires et technologiques en matière de sécurité des véhicules et de contrôle des émissions. En l'absence

---

<sup>30</sup> Décision (UE) 2022/2481 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 établissant le programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030 (JO L 323 du 19.12.2022, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

<sup>31</sup> JO C 115 du 9.5.2008, p. 85, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2008/art\\_91/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj).

<sup>32</sup> Directive 77/143/CEE du Conseil, du 29 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 47 du 18.2.1977, p. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

d'action au niveau de l'UE, les États membres continueraient à effectuer des contrôles périodiques et routiers. Toutefois, il est très peu probable que les méthodes de contrôle et l'étendue des contrôles requises par la législation de l'UE (par exemple, le contrôle des freins, des suspensions, des systèmes électroniques de sécurité et des équipements de réduction des émissions) soient appliquées de manière harmonisée ou coordonnée. Les États membres appliqueraient différentes solutions isolées, ce qui entraînerait des différences encore plus importantes qu'aujourd'hui en matière de sécurité et de performance environnementale des véhicules. Cela risquerait de fausser le marché unique et de créer de nouveaux obstacles à la libre circulation. L'initiative répond donc à des besoins de sécurité et de protection de l'environnement «présentant un intérêt pour l'Union».

- **Proportionnalité**

Conformément au principe de proportionnalité énoncé à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne, les mesures prévues dans la présente proposition n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités, à savoir améliorer la sécurité routière, contribuer à une mobilité durable et faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE.

D'une manière générale, le champ d'application de la proposition se limite à ce qui peut être mieux réalisé au niveau de l'UE pour harmoniser les méthodes de contrôle et l'étendue des contrôles. Par exemple, les véhicules principalement utilisés au niveau local, tels que les cyclomoteurs et les tracteurs, ne sont pas visés par la proposition.

En ce qui concerne le choix de l'instrument d'action de l'UE, la révision des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE existantes est considérée comme la solution la plus appropriée. Elle permet d'atteindre les objectifs d'harmonisation progressive dans ce domaine, tout en laissant aux États membres une marge de manœuvre suffisante pour mettre en œuvre les changements en fonction de leur contexte national spécifique en continuant à appliquer des dispositifs nationaux bien établis en matière de contrôle technique. Ce choix, qui repose sur des exigences minimales au lieu d'une approche unique, permettra également à l'industrie de mettre au point les solutions techniques les plus efficaces dont a besoin ce domaine en constante évolution.

- **Choix de l'instrument**

Dans un souci de rédaction juridique claire et cohérente, la solution juridique la plus appropriée consiste à procéder à une révision de la directive 2014/45/UE et de la directive 2014/47/UE, toutes deux modifiées dans une seule proposition de directive.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

En 2023, la Commission a procédé à une évaluation du paquet «contrôle technique» de 2014 en ce qui concerne sa pertinence, sa valeur ajoutée européenne, sa cohérence, son efficacité et son efficience. L'évaluation a conclu que le paquet «contrôle technique» avait permis d'atteindre en partie les objectifs fixés et avait ainsi contribué à améliorer la sécurité routière et à réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier. Toutefois, les véhicules défectueux ne sont pas encore toujours détectés, car certaines catégories de véhicules ne sont pas soumises à des contrôles techniques périodiques ou à des contrôles routiers dans certains États membres ou parce que la fréquence ou l'étendue des contrôles ne sont pas adaptées aux risques plus élevés qu'ils représentent pour la sécurité et

l'environnement. Eu égard aux faiblesses constatées dans l'actuel paquet «contrôle technique», en particulier dans les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, il est nécessaire d'adapter les directives non seulement pour répondre aux besoins actuels, mais aussi pour relever les défis futurs.

Les conclusions de l'évaluation sont présentées ci-dessous.

- (1) Le paquet «contrôle technique» n'est pas adapté aux technologies les plus récentes, telles que les systèmes avancés d'aide à la conduite et les dispositifs électroniques de sécurité. Il ne prévoit pas de protocoles de contrôle spécifiques qui garantiraient la conformité et l'entretien des véhicules électriques et hybrides, notamment des mises à jour logicielles. Il faudrait actualiser les contrôles techniques pour pouvoir obtenir de manière efficace des données importantes concernant la sécurité et surveiller les nouveaux capteurs et les nouvelles fonctionnalités.
- (2) En ce qui concerne les émissions, certains tests et équipements du contrôle technique périodique doivent être adaptés car ils ne sont plus capables de détecter des défaillances du système de contrôle des émissions dans les véhicules à moteur à combustion interne les plus récents. La mesure de l'opacité est obsolète car elle ne permet pas de détecter les véhicules diesel équipés de filtres à particules défectueux ou d'un catalyseur manipulé, qui produisent des émissions élevées de particules et de NO<sub>x</sub>. C'est la mesure du nombre de particules et des émissions de NO<sub>x</sub> qui devrait être utilisée pour contrôler les nouveaux véhicules diesel et à essence afin de détecter les défauts et la manipulation des systèmes de contrôle des émissions.
- (3) Le cadre qui régit actuellement l'échange d'informations sur les résultats des contrôles entre les États membres s'est révélé inefficace. Bien que la législation mentionne la possibilité de procéder à des échanges électroniques de données entre les autorités des États membres, les États membres n'en font pas tous usage. Même si l'harmonisation des documents d'immatriculation des véhicules a permis aux citoyens d'immatriculer plus facilement des véhicules provenant d'autres États membres et de l'EEE, il est possible d'améliorer le processus d'échange de données et de numérisation. Le processus de ré-immatriculation est encore parfois fastidieux et il est possible d'améliorer la reconnaissance mutuelle des contrôles techniques périodiques entre les États membres.
- (4) Le paquet «contrôle technique» devrait mieux exploiter les avantages de l'échange numérique de données et harmoniser davantage les documents des véhicules afin de réduire la charge et les coûts administratifs. En outre, les documents numériques d'immatriculation des véhicules pourraient faciliter davantage la numérisation des processus d'immatriculation et de conservation des données des véhicules et contribuer à réduire les coûts.

La cohérence entre le paquet «contrôle technique», en particulier les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, et les instruments pertinents de l'UE pourrait être améliorée en normalisant les données du véhicule relatives à la sécurité et les responsabilités correspondantes des constructeurs au cours du cycle de vie du véhicule. La clarification des responsabilités et l'obligation de fournir des informations pertinentes aux fins des contrôles techniques périodiques dans les États membres pourraient réduire l'incertitude et le temps consacré à la recherche d'informations, et ainsi améliorer la rigueur et l'efficacité globales des contrôles. Le paquet «contrôle technique», en particulier les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, devrait également être mieux aligné sur le règlement relatif à la sécurité générale et le règlement Euro 7.

- **Consultation des parties intéressées**

Les consultations poursuivaient deux objectifs. Le premier était d'évaluer les résultats du paquet «contrôle technique» au regard des cinq critères d'évaluation, de recenser les problèmes éventuels liés au cadre juridique existant et, sur cette base, de tirer des conclusions en vue d'actions futures. Le deuxième objectif était, en collaboration avec les parties prenantes, de valider la compréhension des questions en jeu par la Commission, d'établir une liste des mesures stratégiques envisageables et d'évaluer leurs effets probables sur les différentes catégories de parties prenantes.

Les consultations ont également permis de recueillir des données probantes sur les coûts et avantages escomptés des mesures envisagées. Elles ont contribué à repérer des lacunes dans la logique d'intervention ou des domaines nécessitant une attention accrue. Les activités de consultation ont consisté en des consultations publiques (au moyen d'une analyse d'impact initiale et d'une consultation publique ouverte publiée sur le site web «Donnez votre avis» de la Commission) et des consultations ciblées, notamment des enquêtes et des entretiens. Les activités de consultation ciblées ont été menées tout au long du processus d'évaluation et d'analyse d'impact et ont porté sur tous les aspects pertinents. L'enquête et les entretiens se sont concentrés sur l'élaboration des différentes mesures visant à atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la révision du paquet «contrôle technique», en particulier la détermination et la quantification des coûts et des effets potentiels de ces mesures. Les causes des problèmes et les mesures possibles du paquet «contrôle technique» ont fait l'objet de discussions approfondies avec les parties intéressées, par exemple au sein du groupe d'experts sur le contrôle technique et les documents d'immatriculation des véhicules, et ont également pu être examinées lors des activités de consultation des parties intéressées menées dans le cadre de l'évaluation.

Les consultations ont été menées auprès d'un large éventail de parties intéressées, parmi lesquelles: i) les autorités publiques chargées de la sécurité routière (y compris leurs associations représentatives, telles que EReg<sup>33</sup> et CORTE<sup>34</sup>); ii) les associations sectorielles et les entreprises (y compris leurs associations représentatives, telles que CITA<sup>35</sup> et EGEA<sup>36</sup>, les constructeurs automobiles et les fournisseurs de composants automobiles); iii) les représentants des groupes d'utilisateurs; iv) les organismes de recherche et les ONG dans le domaine de la sécurité routière; et v) le grand public.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Un large éventail d'experts des États membres, de l'industrie et d'autres groupes de parties prenantes a été consulté au cours des travaux préparatoires sur les questions liées au contrôle technique, au contrôle routier et aux registres des véhicules. Trois ateliers spécifiques ont eu lieu au cours desquels les membres du groupe d'experts sur le contrôle technique et les documents d'immatriculation des véhicules ont discuté des éléments techniques de la proposition. La Commission a chargé deux consultants externes de réaliser des études d'appui spécifiques pour étayer l'évaluation et l'analyse d'impact. Cette contribution a été complétée par des consultations ad hoc d'experts du secteur et par l'expérience acquise par la Commission dans le cadre du suivi et de la mise en œuvre des directives.

---

<sup>33</sup> Association des autorités européennes chargées de l'immatriculation des véhicules et des conducteurs, <https://www.ereg-association.eu/>.

<sup>34</sup> Confédération des Organisations de Contrôle du Transport Routier, <https://www.corte.be/>.

<sup>35</sup> Association mondiale d'autorités et d'entreprises agréées actives dans le domaine de la conformité des véhicules, <https://citainsp.org/>.

<sup>36</sup> Association européenne de l'équipement de garage, <https://www.egea-association.eu/>.

## • Analyse d'impact

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact, dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation (ci-après le «CER») le 20 novembre 2023. Le CER a rendu un avis positif assorti de réserves le 15 décembre 2023<sup>37</sup>. Le rapport d'analyse d'impact a été adapté en conséquence afin de tenir compte des observations du CER. Les options stratégiques analysées sont synthétisées ci-dessous.

Quatre options stratégiques (OS1a, OS1b, OS2, OS3) ont été proposées pour résoudre les problèmes recensés. Toutes les options stratégiques comprennent les mesures suivantes:

- adapter les contrôles techniques périodiques aux véhicules électriques et inclure de nouveaux éléments à contrôler dans le cadre des contrôles techniques périodiques électroniques (notamment l'intégrité des logiciels des systèmes de contrôle de la sécurité et des émissions);
- introduire de nouvelles méthodes de contrôle des émissions de particules et de NO<sub>x</sub>, qui sont nécessaires pour s'adapter aux technologies de contrôle des émissions plus récentes et pour détecter les véhicules à émissions élevées, y compris ceux qui ont été manipulés;
- exiger un contrôle technique à la suite de toute modification substantielle, par exemple, du système de propulsion ou de la classe d'émissions;
- numériser le certificat de contrôle technique;
- interconnecter les registres nationaux des véhicules et étendre l'ensemble de données harmonisées sur les véhicules figurant dans ces registres;
- exiger des États membres qu'ils enregistrent les relevés kilométriques dans des bases de données nationales et les mettent à la disposition des autres États membres en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule.

Outre les mesures communes, l'option stratégique OS1a met l'accent sur une utilisation plus efficace des données (relatives à l'immatriculation et au statut) des véhicules, et notamment sur la délivrance de certificats d'immatriculation au format numérique. L'option stratégique OS1b est axée sur le renforcement de l'efficacité des contrôles techniques grâce à la technologie de télédétection, qui aide à détecter les véhicules susceptibles d'atteindre un niveau élevé d'émissions, lesquels peuvent être: i) soit contrôlés lors d'un contrôle routier effectué immédiatement après leur détection; ii) soit appelés à se rendre à un centre de contrôle technique pour un contrôle des émissions. Cette option aurait également pour effet: i) de supprimer la possibilité d'exempter les motocycles des contrôles techniques périodiques; ii) d'exiger un contrôle annuel des émissions des véhicules utilitaires légers; iii) de rendre obligatoire le contrôle de l'arrimage du chargement; et iv) d'introduire des contrôles techniques périodiques annuels obligatoires pour les véhicules de plus de dix ans. L'option OS1b faciliterait la libre circulation des personnes en exigeant que l'État membre d'immatriculation reconnaisse le certificat de contrôle technique périodique délivré par un autre État membre pour une période maximale de six mois, à condition que le contrôle technique périodique suivant soit effectué dans l'État membre d'immatriculation.

L'option stratégique OS2 combine la plupart des mesures proposées dans le cadre des options OS1a et OS1b. Elle intègre une mesure supplémentaire sur la gouvernance des données, visant à définir les procédures et les moyens d'accès aux informations techniques des

---

<sup>37</sup> Ares (2023)8616336.

véhicules (y compris les données embarquées). L'option OS2 introduit également des contrôles routiers pour les véhicules utilitaires légers.

L'option stratégique OS3 est l'option la plus ambitieuse, car elle pousse encore plus loin l'harmonisation de la portée et des méthodes du contrôle technique et la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôles techniques périodiques. Outre les mesures prévues dans le cadre de l'option OS2, l'option OS3: i) étend le champ d'application des contrôles techniques périodiques à tous les motocycles, sans exception, et aux remorques légères; ii) étend les contrôles routiers à tous les motocycles; et iii) exige que les certificats de contrôle technique périodique délivrés dans un autre État membre soient reconnus sans restrictions par l'État membre d'immatriculation.

L'analyse d'impact conclut que l'option privilégiée est l'option stratégique OS2. Cette option est considérée comme efficace pour atteindre les objectifs stratégiques visés, comme présentant une grande efficacité et des avantages nets élevés et comme étant proportionnée aux objectifs de l'initiative. Elle est également cohérente avec les politiques nationales bien établies dans ce domaine.

Les options stratégiques devraient permettre d'**améliorer la sécurité routière** dans l'UE grâce à l'identification plus efficace des véhicules présentant des défauts majeurs et dangereux, ce qui devrait conduire à une réduction du nombre d'accidents de la route causés par des défauts techniques. En conséquence, le nombre de décès et de blessés (graves et légers) devrait diminuer. Les options stratégiques comprennent également d'autres mesures contribuant à la sécurité routière, qui concernent l'amélioration de la mise en œuvre et de l'application de la législation relative au contrôle technique (comme l'échange de données entre les autorités des États membres).

Selon les estimations, l'option stratégique privilégiée (OS2) devrait permettre de sauver quelque 7 000 vies et d'éviter quelque 65 000 blessés graves entre 2026 et 2050, par rapport au scénario de référence. Sur le plan monétaire, la réduction des coûts externes des accidents est évaluée à quelque 74,2 milliards d'EUR (en valeur actuelle) au cours de la même période, par rapport au scénario de référence.

Toutes les options stratégiques **contribueront également à une mobilité durable** en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores. Cela permettra de réduire les coûts externes de ces émissions: les économies réalisées grâce à l'option OS2 sont estimées à 83,4 milliards d'EUR.

Toutes les options stratégiques **faciliteront la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE** en supprimant les obstacles à la nouvelle immatriculation des véhicules dans un autre État membre. Les options OS1a, OS2 et OS3 devraient avoir une efficacité similaire, alors que celle de l'option OS1b devrait être moindre en raison de l'absence de mesures relatives aux certificats numériques d'immatriculation des véhicules et aux données supplémentaires figurant dans le registre des véhicules.

En ce qui concerne la suppression des obstacles liés au contrôle technique, l'option OS3 devrait être l'option la plus efficace, car elle étend la reconnaissance à l'échelle de l'UE, par l'État membre d'immatriculation, des certificats de contrôle technique périodique délivrés dans un autre État membre à tous les véhicules, suivie de l'option OS2 et de l'option OS1b (reconnaissance des certificats de contrôle technique périodique limitée à l'échelle de l'UE). L'option OS1a, s'appuyant sur des accords bilatéraux pour la reconnaissance des certificats de contrôles techniques périodiques, devrait être la moins efficace.

La sécurité des véhicules est un élément clé de l'approche pour un système sûr et un principe fondamental de la déclaration de Stockholm sur la sécurité routière des Nations unies (2020)<sup>38</sup>. L'initiative contribue également à la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) des Nations unies n° 3 (permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), y compris des cibles 3.6 (diminuer de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route) et 3.9 (réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol). Elle est également compatible avec les objectifs environnementaux du pacte vert pour l'Europe et de la loi européenne sur le climat<sup>39</sup>.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT)<sup>40</sup>, la présente proposition contribue à accroître l'efficacité de la législation existante de diverses manières: i) en remplaçant les méthodes de contrôle obsolètes par des solutions de pointe, tant lors des contrôles périodiques que lors des contrôles routiers, en exigeant l'utilisation des techniques et technologies de mesure les plus récentes afin de détecter plus efficacement un grand nombre de véhicules à émissions élevées; ii) en introduisant des contrôles simples mais efficaces pour évaluer de manière harmonisée la sécurité et la performance environnementale des véhicules modernes; et iii) en interconnectant les bases de données nationales afin de faciliter le partage et l'accès aux données sur les véhicules, plutôt que de s'en remettre à des procédures plus lourdes. L'initiative devrait réduire considérablement la fraude liée aux systèmes de contrôle de la sécurité et des émissions, ainsi que la manipulation du kilométrage dans les véhicules d'occasion, en particulier lors de ventes transfrontières. Cela permettrait de réduire considérablement les coûts externes ainsi que d'éviter des coûts et des dommages pour les consommateurs.

L'initiative englobe le principe du «numérique par défaut»<sup>41</sup>, car elle favorise la transformation numérique dans la mesure du possible. Le format électronique obligatoire des certificats de contrôle technique devrait, par exemple, avoir une incidence positive sur la transformation numérique dans l'UE. Pour la procédure de nouvelle immatriculation, les autorités et le public gagneront du temps et économiseront de l'argent en évitant l'échange d'informations et de données par courrier électronique. Les autorités et le public gagneront du temps et économiseront de l'argent également grâce au certificat d'immatriculation numérique, qui facilitera et accélérera l'accès aux informations pertinentes et l'échange de ces informations.

### **Appliquer le principe «un ajout, un retrait»**

Le principe «un ajout, un retrait» *compense toute nouvelle charge pour les citoyens et les entreprises résultant des propositions de la Commission en supprimant une charge existante équivalente dans le même domaine d'action*. La présente proposition fait partie du paquet

---

<sup>38</sup> <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-french.pdf>.

<sup>39</sup> Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>40</sup> [2023 Commission work programme – key documents \(europa.eu\)](#), Annex II: REFIT initiatives, headline A – A European Green Deal.

<sup>41</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une boussole numérique pour 2030: l'Europe balise la décennie numérique» [COM(2021) 118 final].

«contrôle technique», qui devrait entraîner des coûts administratifs pour les centres de contrôles techniques périodiques et les constructeurs automobiles en raison de la mesure sur la gouvernance des données, tandis que les garages, les concessionnaires automobiles, les centres d'entretien des pneumatiques et les centres de réparation seront confrontés à des coûts liés à la mesure relative aux relevés kilométriques. Dans l'ensemble, les coûts administratifs ponctuels supplémentaires par rapport au scénario de référence pertinent pour le principe «un ajout, un retrait» dans l'option privilégiée sont estimés à 218 millions d'EUR en 2026. Exprimés en valeur actuelle nette annualisée sur la période considérée, ils s'élèvent à 25,5 millions d'EUR. En outre, les coûts administratifs récurrents par rapport au scénario de référence s'élèvent à 26,4 millions d'EUR par an. Ainsi, le total des coûts administratifs supplémentaires (ponctuels et récurrents) pertinents pour le principe «un ajout, un retrait» est estimé à 51,9 millions d'EUR par an par rapport au scénario de référence.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte pleinement les droits de l'homme et les droits fondamentaux et n'aura pas d'incidence négative sur les droits fondamentaux énoncés dans la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne<sup>42</sup> (ci-après la «charte»).

La proposition contient des mesures visant à contribuer à réduire le niveau des émissions de polluants atmosphériques des véhicules (contrôle annuel des émissions pour les véhicules utilitaires légers, contrôle annuel des véhicules de plus de dix ans et mesure des NO<sub>x</sub> dans les contrôles routiers par la télédétection et la chasse aux panaches). Ces mesures contribueront à améliorer la qualité de l'environnement, conformément à l'article 37 de la charte. L'adaptation des méthodes des contrôles techniques périodiques pour contrôler les véhicules électriques, y compris la formation des inspecteurs, et l'obligation de rendre obligatoires les contrôles de l'arrimage du chargement dans le cadre des contrôles routiers offriront un environnement de travail plus sûr pour les inspecteurs des véhicules et pour les conducteurs professionnels (article 31). Les mesures destinées à lutter contre la fraude au compteur kilométrique contribueront à renforcer la protection des consommateurs conformément à l'article 38 de la charte. La reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique et la numérisation du processus d'immatriculation contribueront à la liberté de circulation et de séjour, conformément à l'article 45 de la charte. Les mesures visant à garantir que les propriétaires de véhicules non manipulés ne sont pas désavantagés par rapport à ceux de véhicules manipulés contribueront à promouvoir l'égalité en droit, conformément à l'article 3 de la charte.

La proposition comprend une mesure relative aux relevés kilométriques, qui a une incidence sur le droit à la protection des données à caractère personnel lorsque les données sont stockées et échangées. Elle impose aux États membres d'enregistrer les relevés kilométriques dans une base de données nationale et de les mettre à la disposition des autres États membres en cas de nouvelle immatriculation. En outre, elle établit l'obligation de délivrer un certificat de contrôle technique sous forme électronique, avec possibilité d'impression papier. Du point de vue de la sécurité routière, l'accessibilité automatique des certificats au moyen d'un système partagé présente des avantages considérables, notamment parce qu'elle facilite les contrôles transfrontières et améliore la commodité pour les consommateurs. Le traitement des données relatives à ces mesures a été jugé nécessaire et proportionné et ne peut être utilisé qu'à des fins spécifiques précisées dans la proposition.

---

<sup>42</sup> [https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights\\_fr](https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_fr).

#### 4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence pour le budget de l'Union est principalement liée à l'extension des fonctionnalités du système informatique d'échange de données (la plateforme MOVE-HUB). Il s'agit notamment de coûts ponctuels d'adaptation et de coûts récurrents de mise à jour et de maintenance. Ces coûts sont nécessaires pour ajouter de nouveaux éléments de données aux registres des véhicules, fournir un accès électronique aux données pertinentes (y compris sur les rapports de contrôles techniques périodiques stockés dans les bases de données nationales) et permettre l'échange des relevés kilométriques à partir des bases de données des États membres. Les coûts associés sont estimés à 0,2 million d'EUR de coûts ponctuels et à 0,05 million d'EUR par an de coûts récurrents, couvrant la mise en œuvre globale du paquet «contrôle technique».

#### 5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission suivra la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de plusieurs actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs opérationnels. Pour mesurer le succès de l'initiative, les objectifs opérationnels suivants sont fixés: i) appliquer les nouvelles méthodes disponibles en matière de contrôle de la sécurité et des émissions; ii) interconnecter les registres des véhicules et les bases de données de relevés kilométriques des États membres au moyen d'une plateforme commune; iii) numériser les documents du véhicule; et iv) réduire le nombre de véhicules défectueux ou manipulés sur les routes de l'UE. Les données utilisées pour évaluer ces objectifs opérationnels seront fondées sur les rapports réguliers des États membres ainsi que sur les initiatives ad hoc de collecte de données, notamment l'utilisation de systèmes d'échange de données tels que la plateforme MOVE-HUB.

Cinq ans après l'entrée en vigueur de la législation révisée, la Commission procédera à une évaluation pour déterminer dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Les États membres ont mis en œuvre les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE de différentes manières, et un nombre important de modifications sont proposées. En conséquence, les notifications par les États membres de leurs mesures de transposition doivent être accompagnées d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les parties des deux directives et les parties correspondantes de la législation nationale.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

La proposition de révision des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE s'articule autour des trois principaux objectifs stratégiques énoncés au chapitre 1. Ces objectifs sont étroitement liés et visent à améliorer la sécurité routière dans l'UE, à contribuer à une mobilité durable et à faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE. Les principales dispositions qui modifient les directives de manière substantielle ou qui leur ajoutent de nouveaux éléments sont décrites ci-après.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, modifie l'article 2 de la directive 2014/45/UE relatif au champ d'application*

Pour améliorer sa cohérence, l'article est modifié afin d'inclure les motos électriques dans le champ d'application à côté de ceux équipés de moteurs à combustion interne, qui

relèvent déjà du champ d'application. Pour la même raison, la possibilité d'exclure les motocycles du champ d'application du contrôle technique est supprimée.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, modifie l'article 3 de la directive 2014/45/UE relatif aux définitions*

Les définitions de «véhicule connecté» et de «certificat de contrôle technique temporaire» sont ajoutées pour préciser les termes utilisés dans le cadre des dispositions relatives à l'enregistrement des relevés kilométriques (nouvel article 4 *bis* de la directive 2014/45) et à la reconnaissance des certificats de contrôle technique (article 4 modifié).

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, modifie l'article 4 de la directive 2014/45/UE relatif aux responsabilités*

Afin de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises, l'exigence actuelle selon laquelle le contrôle technique doit être effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule est complétée par les dispositions suivantes.

L'article est modifié afin d'introduire la possibilité pour les propriétaires ou détenteurs de voitures particulières de procéder à un contrôle technique périodique dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation. Le certificat de contrôle technique temporaire délivré dans ce cas aura une durée de validité de six mois. Le contrôle technique périodique suivant doit avoir lieu dans l'État membre d'immatriculation, sauf si cet État membre reconnaît unilatéralement les certificats de contrôle technique délivrés par d'autres États membres. Les États membres peuvent choisir cette option pour toutes les catégories de véhicules.

L'article précise également que les constructeurs automobiles doivent mettre gratuitement à la disposition des autorités compétentes des États membres les informations techniques nécessaires au contrôle technique. Ces autorités doivent ensuite mettre les données à la disposition de leurs centres de contrôle. En outre, la Commission est habilitée à préciser les informations techniques, le format des données et les procédures d'accès au moyen d'actes d'exécution.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, insère un nouvel article 4 bis dans la directive 2014/45/UE relatif à l'enregistrement des relevés kilométriques*

Cet article étend l'obligation d'enregistrer les relevés kilométriques qui s'applique aux centres de contrôles techniques périodiques à tout fournisseur de services qui effectue des travaux de réparation ou d'entretien sur un véhicule contre paiement. Les données enregistrées peuvent être conservées dans une base de données nationale spécifique ou dans le registre national des véhicules.

Les constructeurs automobiles doivent également envoyer régulièrement les relevés kilométriques de leurs véhicules connectés. Cet article impose également aux États membres de partager l'historique du kilométrage avec les inspecteurs, le titulaire du certificat d'immatriculation et les autorités compétentes des États membres.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5, modifie l'article 5 de la directive 2014/45/UE relatif à la date et à la fréquence des contrôles*

L'article 5, paragraphe 1, point a), est modifié afin d'exiger le contrôle annuel des voitures et camionnettes de plus de dix ans. Il exige également que les camionnettes soient soumises à des contrôles des émissions à l'échappement tous les ans après leur première immatriculation.

Ce point précise également la manière dont la date du prochain contrôle technique périodique doit être calculée après l'expiration du certificat de contrôle technique temporaire visé à l'article 4 de la directive 2014/45/UE.

L'article 5, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE est modifié pour s'aligner sur la modification apportée à l'article 2 concernant l'inclusion des motocycles électriques dans le champ d'application des contrôles techniques périodiques.

Enfin, les conditions dans lesquelles les États membres ou les autorités compétentes peuvent exiger qu'un véhicule soit soumis à un contrôle technique avant la date d'expiration de son certificat de contrôle technique sont simplifiées. Si quatre des cinq possibilités existantes énumérées à l'article 5, paragraphe 4, de la directive 2014/45/UE sont supprimées, celle concernant les modifications importantes des systèmes de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule, qui nécessitent un contrôle, fait désormais partie d'un nouveau paragraphe 2 *bis*.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 6, modifie l'article 6 de la directive 2014/45/UE relatif au contenu et aux méthodes de contrôle*

L'article est modifié pour tenir compte de l'extension du champ d'application aux motocycles électriques et pour permettre aux États membres d'exempter des contrôles des émissions à l'échappement ou des émissions sonores uniquement les véhicules qui ont subi avec succès un contrôle technique routier correspondant au cours des six mois précédant le contrôle technique périodique.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 7, remplace l'article 8 de la directive 2014/45/UE relatif aux certificats de contrôle technique*

Si les règles existantes (article 8, paragraphe 2) autorisent déjà l'utilisation de certificats de contrôle technique «électroniques», cet article est modifié de manière à ce que la version numérique devienne la solution par défaut. La personne qui a présenté le véhicule au contrôle pourra demander une version imprimée certifiée. Ces certificats, y compris les certificats temporaires, devront être reconnus par tous les États membres.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 8, modifie l'article 9 de la directive 2014/45/UE relatif au suivi des défaillances*

L'article 9, paragraphes 2 et 3, est modifié afin de prévoir l'échange d'informations nécessaire, y compris en cas de suspension de l'immatriculation, entre l'État membre d'immatriculation et les États membres dans lesquels le véhicule a été soumis à un contrôle technique.

Le paragraphe 4 est ajouté pour prévoir des sanctions efficaces en cas d'altération évidente des composants d'un véhicule, notamment des systèmes de contrôle des émissions et de la sécurité.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 9, remplace l'article 16 de la directive 2014/45/UE par un nouvel article 16 relatif à l'échange de données entre les autorités des États membres*

Le nouvel article 16 introduit l'obligation pour les États membres de connecter leurs registres nationaux des véhicules et leurs bases de données relatives aux contrôles techniques à la plateforme MOVE-HUB mise au point par la Commission, afin que les données pertinentes soient échangées lors des contrôles techniques périodiques. L'échange d'informations

comprend les données relatives à l'immatriculation des véhicules, au contenu du certificat de conformité, au dernier certificat de contrôle technique et à tout rapport de contrôle routier.

En vertu du paragraphe 2 du nouvel article 16, la Commission devra établir des règles détaillées concernant les modalités, les formats de données et le contenu des messages afin de mettre en œuvre l'échange de données dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive modificative proposée. L'échange de données devra être opérationnel dans un délai d'un an à compter de cette date.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 10, modifie l'article 17 de la directive 2014/45/UE relatif aux actes délégués*

L'article 17 est modifié afin d'inclure la délégation de pouvoir à la Commission qui l'habilite à préciser les méthodes concernant les nouveaux contrôles des émissions (introduits pour les véhicules des catégories M et N équipés de moteurs à combustion interne) à l'annexe I, section 8.2.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 11, modifie l'article 20 de la directive 2014/45/UE relatif à la présentation de rapports*

L'article 20 est modifié pour tenir compte des modifications les plus importantes apportées aux règles sur lesquelles la Commission devra présenter un rapport.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 12, insère un nouvel article 20 bis dans la directive 2014/45/UE relatif à la transmission d'informations à la Commission*

L'article 20 bis est introduit pour alimenter le rapport de la Commission sur la mise en œuvre de la directive 2014/45/UE. Bien que les États membres présentent déjà un rapport sur les contrôles techniques routiers effectués sur leur territoire tous les deux ans, la Commission ne dispose pas systématiquement d'informations similaires sur les contrôles techniques périodiques. Cet article vise à combler cette lacune en exigeant des États membres qu'ils transmettent tous les trois ans un ensemble minimal d'informations relatives aux contrôles techniques périodiques. Le format des rapports sera défini dans un acte d'exécution adopté par la Commission.

*L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 13, remplace l'article 22 de la directive 2014/45/UE relatif à la prolongation de la validité des certificats de contrôle technique en cas de crise*

Ce nouvel article 22 est introduit pour prévoir la possibilité de prolonger la validité des certificats de contrôle technique lorsqu'une crise, telle qu'une pandémie, empêcherait d'effectuer des contrôles techniques périodiques en temps utile.

*L'article 2, paragraphe 1, remplace l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2014/47/UE relatif à l'objet*

L'article est mis à jour pour inclure la télédétection des émissions des véhicules.

*L'article 2, paragraphe 2, modifie l'article 2 de la directive 2014/47/UE relatif au champ d'application*

À l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/47/UE, les camionnettes sont ajoutées au champ d'application [point a bis)]. En outre, un deuxième alinéa est ajouté pour préciser que les dispositions relatives à la télédétection s'appliquent également aux voitures et aux motocycles. Le paragraphe 2 est adapté pour tenir compte des modifications apportées au paragraphe 1.

*L'article 2, paragraphe 3, modifie l'article 3 de la directive 2014/47/UE relatif aux définitions*

Les modifications les plus importantes sont l'ajout de définitions pour la «télédéttection» et la «chasse aux panaches».

*L'article 2, paragraphe 4, remplace l'article 4 de la directive 2014/47/UE relatif aux systèmes de contrôle routier*

L'article est mis à jour pour y inclure une référence à la télédection.

*L'article 2, paragraphe 5, insère un nouvel article 4 bis relatif à la télédection*

Ce nouvel article est ajouté afin d'exiger des États membres qu'ils utilisent la technologie de télédection pour contrôler les émissions sonores et les émissions à l'échappement d'une grande partie de leur parc de véhicules afin de détecter les véhicules ayant des émissions potentiellement élevées (quelle que soit la catégorie de véhicules). Le paragraphe 3 impose aux États membres de contrôler les émissions de ces véhicules soit lors d'un contrôle routier, soit en invitant le propriétaire ou le détenteur du véhicule à un centre de contrôles techniques périodiques. Le paragraphe 4 prévoit les méthodes de contrôle des émissions des véhicules immatriculés dans un État membre autre que celui où la mesure par télédection a eu lieu.

*L'article 2, paragraphe 6, modifie l'article 5 de la directive 2014/47/CE relatif au pourcentage de véhicules soumis au contrôle*

L'article est mis à jour afin de relier l'objectif actuel de 5 % (du nombre total de véhicules utilitaires lourds) à chaque État membre au lieu d'être un objectif à l'échelle de l'UE.

En outre, un objectif de 2 % est proposé pour les contrôles routiers des véhicules utilitaires légers, c'est-à-dire des camionnettes de catégorie N1.

*L'article 2, paragraphe 7, modifie l'article 6 de la directive 2014/47/UE relatif au système de classification par niveau de risque*

La seule modification apportée à l'article 6 est l'ajout d'une référence aux camionnettes [définition a bis) à l'article 2, paragraphe 1].

*L'article 2, paragraphe 8, modifie l'article 7 de la directive 2014/47/UE relatif aux responsabilités*

L'article 7, paragraphe 1, est mis à jour afin d'exiger la reconnaissance des preuves électroniques, telles que le certificat de contrôle technique périodique le plus récent.

*L'article 2, paragraphe 9, remplace l'article 9 de la directive 2014/47/UE relatif à la sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial*

L'article est mis à jour afin d'inclure la télédection en tant que base possible pour la sélection d'un véhicule en vue d'un contrôle routier.

*L'article 2, paragraphe 10, modifie l'article 10 de la directive 2014/47/UE relatif à la nature des contrôles techniques routiers et aux méthodes employées*

Les points a) et c) sont modifiés afin de les aligner sur les modifications relatives aux certificats de contrôle technique et aux exigences en matière d'arrimage du chargement.

*L'article 2, paragraphe 11, remplace l'article 13 de la directive 2014/47/UE relatif au contrôle de l'arrimage du chargement*

L'article 13 est modifié afin de rendre les contrôles de l'arrimage du chargement (conformément à l'annexe III) obligatoires pour les États membres, et non facultatifs.

*L'article 2, paragraphe 12, de la directive 2014/47/UE remplace l'article 14 de la directive 2014/47/UE relatif au suivi en cas de défaillances majeures ou critiques*

Un quatrième alinéa est ajouté à l'article 14 afin de prévoir des sanctions efficaces en cas d'altération évidente des composants d'un véhicule, notamment des systèmes de contrôle des émissions et de la sécurité.

*L'article 2, paragraphe 13, modifie l'article 16 de la directive 2014/47/UE concernant le rapport de contrôle et les bases de données relatives aux contrôles techniques routiers*

L'article 16, paragraphe 2, est modifié pour prévoir une version électronique du rapport par défaut.

*L'article 2, paragraphe 14, de la directive 2014/47/UE modifie l'article 18 de la directive 2014/47/UE relatif à la coopération entre les États membres*

L'article 18 est mis à jour pour faire référence aux modalités d'application déjà adoptées par la Commission en ce qui concerne la notification des défaillances majeures et critiques constatées lors des contrôles routiers des véhicules immatriculés dans un autre État membre.

*L'article 2, paragraphe 15, insère un nouvel article 18 bis dans la directive 2014/47/UE relatif à l'échange de données entre les autorités des États membres*

À l'instar du nouvel article 16 de la directive 2014/45/UE, ce nouvel article 18 *bis* introduit l'obligation pour les États membres de connecter leurs registres nationaux des véhicules et leurs bases de données relative aux contrôles techniques à la plateforme MOVE-HUB mise au point par la Commission, afin que les données pertinentes soient échangées lors des contrôles routiers. L'échange d'informations comprend les données relatives à l'immatriculation des véhicules, au contenu du certificat de conformité, au dernier certificat de contrôle technique et à tout rapport de contrôle routier.

En vertu du paragraphe 2 du nouvel article 18 *bis*, la Commission devra établir des règles détaillées concernant les modalités, les formats de données et le contenu des messages afin de mettre en œuvre l'échange de données dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive modificative proposée. L'échange de données devra être opérationnel dans un délai d'un an à compter de cette date.

*L'article 2, paragraphe 16, remplace l'article 20 de la directive 2014/47/UE relatif à la transmission d'informations à la Commission*

L'article 20 est mis à jour afin de rationaliser et de simplifier les exigences en matière de rapports de la manière suivante: i) des rapports moins détaillés seront requis (voir les modifications apportées à l'annexe V de la directive 2014/47/UE); ii) ces rapports seront requis tous les trois ans au lieu de tous les deux ans; et iii) les États membres utiliseront une plateforme commune plutôt que d'envoyer des courriels accompagnés de fichiers Excel en pièce jointe.

*L'article 2, paragraphe 17, de la directive 2014/47/UE modifie l'article 21 de la directive 2014/47/UE relatif aux actes délégués*

Les quatrième et cinquième tirets sont ajoutés pour habiliter la Commission: i) à adopter des actes délégués afin de fixer des valeurs limites communes pour la mesure par télédétection; et ii) à préciser les méthodes de contrôle pour mesurer le nombre de particules et les oxydes d'azote lors des contrôles routiers.

*L'article 2, paragraphe 18, remplace l'article 24 de la directive 2014/47/CE relatif à l'établissement de rapports*

L'article est mis à jour afin de tenir compte des modifications les plus importantes apportées aux règles sur lesquelles la Commission devra présenter un rapport.

*L'annexe I modifie les annexes suivantes de la directive 2014/45/UE.*

- **Annexe I – EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LE CONTENU ET LES MÉTHODES DE CONTRÔLE RECOMMANDÉES**

L'annexe est modifiée pour y inclure: i) de nouveaux éléments à contrôler pertinents pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides (section 4.14 sur les systèmes à haute tension); ii) de nouveaux contrôles des émissions afin de mesurer les émissions de particules ultrafines et d'oxydes d'azote des véhicules diesel et à essence (section 8.2); et iii) une nouvelle section 10 sur le contrôle des systèmes électroniques de sécurité à l'aide de l'interface électronique du véhicule. En outre, un certain nombre de modifications mineures sont apportées à d'autres points afin de tenir compte des avis des experts dans ce domaine.

- **Annexe III – EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE**

Les points 16 et 17 sont ajoutés pour exiger que les centres de contrôle soient équipés des dispositifs nécessaires afin de mesurer le nombre de particules et les oxydes d'azote lors des contrôles techniques périodiques.

- **Annexe IV – EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES COMPÉTENCES, LA FORMATION ET LA CERTIFICATION DES INSPECTEURS**

L'annexe est mise à jour afin pour exiger la formation des inspecteurs afin qu'ils puissent contrôler les nouveaux systèmes de propulsion (y compris les systèmes à haute tension, hybrides et à hydrogène).

*L'annexe II modifie les annexes suivantes de la directive 2014/47/UE.*

- **Annexe II – ÉTENDUE DU CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER**

À l'instar de l'annexe I de la directive 2014/45/UE, cette annexe est modifiée pour y inclure: i) de nouveaux éléments à contrôler pour les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides (section 4.14 sur les systèmes à haute tension); ii) de nouveaux contrôles des émissions afin de mesurer les émissions de particules ultrafines et d'oxydes d'azote des véhicules diesel et à essence (section 8.2); et iii) une nouvelle section 10 sur le contrôle des systèmes électroniques de sécurité à l'aide de l'interface électronique du véhicule. En outre, un certain nombre de modifications mineures sont apportées à d'autres points afin de tenir compte des avis des experts dans ce domaine.

- **Annexe III – ARRIMAGE DU CHARGEMENT**

La première phrase du chapitre II de la section 3 est modifiée afin de rendre obligatoires les règles de contrôle des éléments spécifiques d'arrimage du chargement énumérés dans le tableau 1.

- Annexe IV – MODÈLE DE RAPPORT DE CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER APPROFONDI COMPORTANT UNE LISTE DE POINTS FAISANT L'OBJET DU CONTRÔLE

Le point 6 du modèle est mis à jour pour inclure la catégorie N1 (camionnettes) dans les catégories de véhicules. Le point 10 est mis à jour pour inclure les nouveaux éléments à contrôler relatifs aux systèmes à haute tension (4.14), au contrôle des émissions (point 8.2 révisé) et aux systèmes électroniques de sécurité (nouveau point 10).

- Annexe V – FORMULAIRE TYPE D'ÉTABLISSEMENT DES RAPPORTS À LA COMMISSION

Le formulaire est mis à jour pour ajouter les colonnes requises pour les véhicules de catégorie N1, corriger la liste des pays d'immatriculation et simplifier l'obligation d'information en supprimant la partie «détails des défauts».

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>43</sup>,vu l'avis du Comité des régions<sup>44</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Les dispositions relatives au contrôle technique font partie de la législation de l'Union depuis plusieurs décennies. Elles font toutefois l'objet d'une harmonisation progressive. Le droit de l'Union à cet effet a été révisé pour la dernière fois en 2014 avec le paquet «contrôle technique»<sup>45</sup>. Afin d'améliorer l'application de ces règles, celles-ci ont été successivement révisées pour élargir progressivement les catégories de véhicules devant faire l'objet d'un contrôle technique et le champ des règles harmonisées, y compris celles relatives aux contrôles routiers et aux documents d'immatriculation des véhicules. Ces révisions ont précisé et mis à jour les méthodes et procédures de contrôle et les documents connexes requis afin de tenir compte des progrès technologiques.
- (2) La directive 2014/45/UE établit le contenu minimal et la fréquence du contrôle pour chaque catégorie de véhicules, à l'exception des motocycles, pour lesquels les États

---

<sup>43</sup> JO C , , p. .

<sup>44</sup> JO C , , p. .

<sup>45</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>); directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>); et directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 127 du 29.4.2014, p. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

membres disposent d'une marge d'appréciation plus large. Ladite directive établit également les exigences minimales relatives à l'indépendance des centres de contrôle et à la formation des inspecteurs, aux équipements de contrôle et au contenu du certificat de contrôle technique. La validité de ce certificat, ainsi que toute autre preuve de réussite du contrôle, doit être reconnue par les États membres aux fins de la libre circulation et de la nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre.

- (3) La directive 2014/47/UE complète la directive 2014/45/UE en exigeant des États membres qu'ils réalisent des contrôles routiers sur les véhicules utilitaires lourds de plus de 3,5 tonnes, y compris les autobus, les camions, et leurs remorques, dans le but de contrôler chaque année 5 % du parc de l'Union. Ces contrôles comprennent un contrôle routier initial et, si l'inspecteur le juge nécessaire, un contrôle technique routier plus approfondi. Les points contrôlés lors des contrôles approfondis sont les mêmes que ceux contrôlés lors des contrôles périodiques et peuvent également inclure le contrôle de l'arrimage du chargement. Si une défaillance majeure ou critique est détectée lors d'un contrôle routier, l'État membre dans lequel le contrôle a eu lieu est tenu de notifier l'État membre d'immatriculation afin d'assurer la réparation du véhicule dont l'autorisation de circuler a été suspendue.
- (4) En raison des progrès technologiques rapides, certaines des règles actuelles en matière de contrôle des véhicules sont devenues obsolètes et devraient être modifiées pour les adapter aux technologies et aux véhicules les plus récents. Le cadre de contrôle devrait contribuer davantage à la réduction des émissions dues aux transports, à l'accélération de la numérisation dans le secteur des transports et aux avantages qui en découlent pour ce secteur. Le cadre devrait également être mieux adapté à l'évolution de la technologie des véhicules, de la composition du parc automobile et des méthodes de contrôle.
- (5) La transition numérique est l'une des priorités de l'Union. Dans le contexte de la mise à jour des règles actuelles en matière de contrôle des véhicules, il importe également d'harmoniser, de simplifier et de numériser les procédures administratives et de supprimer les obstacles qui subsistent à la libre circulation. Parmi ces obstacles figurent l'absence de reconnaissance des contrôles techniques périodiques effectués dans des États membres autres que l'État membre d'immatriculation. Cela peut entraver la libre circulation des personnes au sein de l'Union et faire obstacle à leur droit de s'établir dans un État membre autre que celui où le véhicule est actuellement immatriculé.
- (6) Certaines des méthodes utilisées actuellement pour mesurer les émissions sont inadéquates pour contrôler les véhicules équipés d'une technologie moderne de contrôle des émissions de polluants atmosphériques et à faibles émissions de référence. Il est également possible de réduire encore les émissions de polluants grâce à des contrôles et des vérifications plus appropriés. L'application des meilleures méthodes de contrôles disponibles aiderait les États membres à atteindre des normes de qualité de l'air plus strictes, à savoir les valeurs limites pour la protection de la santé humaine fixées par la directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil<sup>46</sup>, en particulier pour les particules fines et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>).

---

<sup>46</sup> Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte) (JO L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

- (7) Avec 20 400 décès en 2023, le nombre de morts et de blessés graves sur les routes de l'Union demeure inacceptable. Des mesures supplémentaires doivent donc être prises pour atteindre les objectifs en matière de sécurité routière fixés dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la période 2021-2030<sup>47</sup>.
- (8) Comme cela est également démontré dans les États membres qui incluent déjà les motocycles dans leur dispositif de contrôle technique, le contrôle technique des motocycles présente des avantages évidents pour la sécurité routière. En conséquence, la possibilité actuelle d'exempter les motocycles de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> n'est plus appropriée, et le contrôle périodique devrait être obligatoire pour ces véhicules sans exception.
- (9) D'après le retour d'information reçu des États membres et des représentants du secteur, les exigences légales en vigueur qui visent à garantir la mise à disposition des données techniques nécessaires à la réalisation des contrôles techniques périodiques pour les centres de contrôle se sont révélées inefficaces. Il est donc nécessaire de préciser qu'un ensemble minimal d'informations devrait être mis, gratuitement et sans retard indu, à la disposition des autorités compétentes, qui devraient alors garantir que les centres de contrôle qu'elles ont autorisés disposent également de l'accès requis.
- (10) L'État membre d'immatriculation devrait reconnaître un certificat de contrôle technique provisoire délivré par un autre État membre pour une période maximale de six mois, à condition que le nouveau contrôle technique périodique soit effectué dans l'État membre d'immatriculation. Cela contribuera à faciliter la libre circulation des personnes tout en respectant l'exigence de base selon laquelle les véhicules doivent généralement faire l'objet d'un contrôle dans l'État membre d'immatriculation.
- (11) Pour la même raison, un État membre d'immatriculation devrait pouvoir choisir de reconnaître les certificats de contrôle technique délivrés par un autre État membre. S'il le fait, il devrait en informer les autres États membres et la Commission. Les certificats de contrôle technique concernés devraient être considérés par tous les États membres comme équivalents aux certificats délivrés par l'État membre d'immatriculation.
- (12) Afin de lutter contre la fraude au kilométrage des véhicules d'occasion, l'enregistrement du kilométrage est inclus dans le contrôle technique périodique. L'efficacité de cette mesure est toutefois limitée car, dans la plupart des États membres, le premier contrôle n'est effectué que quatre ans après la première immatriculation et, dans nombre d'entre eux, seulement tous les deux ans par la suite. Afin de lutter davantage contre la fraude au compteur kilométrique, les États membres devraient veiller, d'une part, à ce que le kilométrage soit relevé chaque fois qu'un prestataire de services effectue des travaux d'entretien ou de réparation sur un véhicule et, d'autre part, à ce que les relevés soient enregistrés dans une base de données ou un registre au niveau national. Les États membres devraient mettre ces relevés à la disposition des inspecteurs, des autorités compétentes et du titulaire du certificat d'immatriculation dans un format anonymisé. Les États membres devraient en outre exiger des constructeurs qu'ils transmettent le kilométrage des véhicules connectés tous les trois mois. Afin de permettre aux consommateurs de détecter une fraude au compteur kilométrique avant d'acheter un véhicule, les États membres devraient également les informer de la disponibilité de l'historique du kilométrage pour le titulaire du certificat d'immatriculation, en particulier dans le cadre de la vente de

---

<sup>47</sup> SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

véhicules. Afin d'améliorer la disponibilité de statistiques sur l'utilisation des véhicules sans imposer davantage de charge en matière de présentation de rapports aux administrations nationales, les États membres devraient mettre les relevés kilométriques à la disposition des instituts nationaux de statistique et de la Commission (Eurostat) dans un format anonymisé.

- (13) Bien que les véhicules électriques, y compris les véhicules électriques hybrides, circulent depuis de nombreuses années et que leur nombre ne cesse d'augmenter, il n'existe pas de règles harmonisées en matière de contrôle technique des composants haute tension de ces véhicules, avec pour conséquence que les États membres ont élaboré des protocoles de contrôle différents. Pour garantir l'exploitation sûre de ces véhicules tout au long de leur durée de vie utile et éviter des pratiques contradictoires en matière de contrôle dans les États membres, les points pertinents à contrôler devraient faire partie des exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées.
- (14) Le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil<sup>48</sup> requiert l'installation d'une série de systèmes avancés d'aide à la conduite, conçus pour éviter les collisions et réduire le nombre de victimes et de blessés graves. Les avantages escomptés ne seront toutefois pas atteints si ces systèmes se dégradent au fil du temps ou font l'objet d'altérations. Ces nouveaux systèmes électroniques devraient donc être inclus dans les contrôles périodiques et routiers pour garantir qu'ils produisent les effets bénéfiques escomptés en matière de sécurité. Afin de garantir l'exploitation sûre des véhicules automatisés et le contrôle des systèmes électroniques de sécurité tout au long de leur durée de vie utile, les points pertinents à contrôler devraient faire partie des exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées énoncées dans les annexes respectives des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE.
- (15) Alors que le transport routier contribue à une part importante des émissions nocives de polluants atmosphériques, en particulier de NO<sub>x</sub> et de particules fines, les méthodes de contrôle actuelles pour les émissions à l'échappement ne sont pas adaptées aux véhicules et technologies plus récents. Avec sa recommandation (UE) 2023/688<sup>49</sup>, la Commission a franchi une première étape dans l'harmonisation de la mesure du nombre de particules lors du contrôle technique. Dans l'intérêt de la santé publique, de la protection de l'environnement et de l'existence d'une concurrence équitable, les points pertinents à contrôler lors du contrôle technique périodique figurant aux annexes des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE devraient désormais inclure la mesure du nombre de particules et la mesure des niveaux de NO<sub>x</sub>.

---

<sup>48</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

<sup>49</sup> Recommandation (UE) 2023/688 de la Commission du 20 mars 2023 relative à la mesure du nombre de particules lors du contrôle technique périodique des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (JO L 90 du 28.3.2023, p. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (16) Les véhicules plus anciens présentent généralement plus de défauts, sont plus fréquemment impliqués dans des collisions et représentent une proportion plus élevée de véhicules à fortes émissions. Le contrôle annuel des voitures et véhicules utilitaires légers plus anciens peut largement contribuer à réduire le nombre de collisions et les émissions nocives. Les voitures et les véhicules utilitaires légers devraient donc être soumis à un contrôle annuel au plus tard 10 ans après la date de première immatriculation.
- (17) Par ailleurs, étant donné que les véhicules utilitaires légers sont utilisés de manière plus intensive que les voitures particulières, souvent dans des zones densément peuplées, leurs émissions devraient être soumises à un contrôle annuel un an après la date de première immatriculation.
- (18) Outre les contrôles techniques périodiques planifiés, les véhicules devraient également être soumis à un contrôle technique lorsque les systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement du véhicule ont été altérés ou modifiés. Cela inclut les cas de modification de la catégorie de véhicule ou des niveaux d'émission, par exemple à la suite de l'installation d'un filtre à particules ou lorsqu'un véhicule est converti pour fonctionner avec des carburants de substitution.
- (19) Afin de faciliter la transition numérique et de réduire les coûts pour les centres de contrôle, les certificats de contrôle technique devraient être délivrés dans un format électronique normalisé. Un exemplaire papier du certificat de contrôle technique devrait également être remis à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle sur demande. Les États membres devraient accepter les deux formats lorsque le véhicule change de propriétaire ou lorsqu'il fait l'objet d'une nouvelle immatriculation dans un autre État membre. Pour des raisons similaires, le rapport du contrôle routier plus détaillé devrait être délivré dans un format électronique.
- (20) Il convient de veiller à ce que le traitement des données à caractère personnel aux fins de la mise en œuvre de la présente directive soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données, en particulier au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>. Conformément au principe de protection des données par défaut, des techniques de vérification ne nécessitant pas la transmission de données à caractère personnel sur les certificats individuels devraient être utilisées pour vérifier les certificats de contrôle technique.
- (21) Afin d'assurer un suivi adéquat des défaillances lorsqu'un véhicule échoue à un contrôle technique périodique en raison d'une ou de plusieurs défaillances majeures dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation, les résultats du contrôle et le délai pour le nouveau contrôle devraient être notifiés à l'État membre d'immatriculation et consignés au registre des véhicules. Le délai pour le nouveau contrôle ne devrait pas dépasser deux mois et celui-ci devrait avoir lieu dans l'un ou l'autre État membre. En outre, afin d'éviter tout danger immédiat pour la sécurité routière ou l'environnement, lorsqu'un véhicule a échoué au contrôle technique périodique en raison d'une ou de plusieurs défaillances critiques, l'État membre ou l'autorité compétente devrait pouvoir décider que le véhicule en question ne doit pas être utilisé sur la voie publique et demander à l'État membre d'immatriculation de

---

<sup>50</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique, jusqu'à ce qu'il soit remédié aux défaillances. La suspension devrait être consignée au registre des véhicules de l'État membre d'immatriculation.

- (22) Toute altération ou manipulation d'un composant d'un véhicule devrait être considérée comme une défaillance majeure ou critique et devrait donc être passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.
- (23) Les exigences actuelles énoncées dans les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE selon lesquelles les États membres doivent coopérer entre eux lors de la mise en œuvre desdites directives ne permettent pas aux États membres de vérifier le statut juridique et technique d'un véhicule dans les situations transfrontières. Afin de garantir une plus grande efficacité, y compris dans de telles situations, les États membres devraient s'accorder mutuellement assistance en vue d'une mise en œuvre plus systématique de la directive. Par conséquent, il est nécessaire d'établir des règles relatives à l'échange d'informations et de données sur les véhicules afin de permettre aux États membres de consulter mutuellement leurs registres des véhicules et leurs bases de données du contrôle technique, y compris le contenu des certificats de contrôle technique et des rapports de contrôle technique routier.
- (24) En ce qui concerne l'échange d'informations sur les véhicules immatriculés dans l'Union, la plateforme d'échange de messages MOVE-HUB a été mise au point par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres<sup>51</sup>. La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet) et la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI)<sup>52</sup>.
- (25) Il faudrait étendre les fonctionnalités de la plateforme MOVE-HUB afin de permettre l'échange d'informations et de données sur les véhicules qui est nécessaire aux fins des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE. Les États membres devraient donc connecter leurs systèmes électroniques contenant les informations sur les certificats de contrôle technique et l'historique du kilométrage à la plateforme MOVE-HUB. L'échange d'informations et de données par l'intermédiaire de la plateforme MOVE-HUB devrait être effectif dans un délai d'un an à compter de l'adoption des actes d'exécution correspondants conformément à l'article 16 de la directive 2014/45/UE et à l'article 18 *bis* de la directive 2014/47/UE.
- (26) Les crises provoquées par des événements graves, qu'ils surviennent dans ou en dehors de l'Union, peuvent considérablement perturber le fonctionnement de son système de contrôle technique. En temps de crise, les États membres devraient pouvoir prolonger la validité des certificats de contrôle technique, y compris des certificats de contrôle technique provisoires. Sous réserve de l'autorisation de la Commission, les

---

<sup>51</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1<sup>er</sup> avril 2016 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier et abrogeant le règlement (UE) n° 1213/2010 (JO L 87 du 2.4.2016, p. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>52</sup> Règlement d'exécution (UE) 2017/2205 de la Commission du 29 novembre 2017 relatif aux règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules utilitaires présentant des défaillances majeures ou critiques décelées lors d'un contrôle technique routier (JO L 314 du 30.11.2017, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

États membres devraient être autorisés à prolonger de six mois la validité administrative des certificats de contrôle technique et des certificats de contrôle technique provisoires arrivant à expiration. Si la crise persiste, il devrait être possible de prolonger encore la validité.

- (27) Compte tenu du nombre croissant de véhicules utilitaires légers en circulation dans l'Union, afin de promouvoir des conditions de concurrence équitables pour les exploitants commerciaux dans l'ensemble de l'Union et d'améliorer encore les performances de ces véhicules en matière de sécurité et d'environnement, ceux-ci devraient également faire l'objet de contrôles routiers.
- (28) S'agissant des contrôles routiers, la vérification des émissions à l'échappement d'un grand nombre de véhicules au moyen de dispositifs de télédétection est une mesure efficace pour identifier les véhicules à fortes émissions. Elle augmente considérablement les taux de détection par rapport aux méthodes de contrôle obligatoires. Les États membres devraient donc systématiquement utiliser des dispositifs de télédétection pour vérifier une grande partie du parc automobile en conditions de conduite réelles. Si une seule mesure par télédétection indique des émissions élevées dépassant les limites légales, cela peut s'expliquer par divers facteurs, tels qu'une accélération temporaire ou un moteur à froid. En revanche, si plusieurs mesures indiquent systématiquement des émissions nettement supérieures à la moyenne, cela peut indiquer l'existence d'un défaut du système de réduction des émissions ou d'une modification non autorisée, telle qu'une altération. Étant donné que ces défauts et modifications entraînent des émissions excessives qui présentent des risques pour la santé humaine et l'environnement, il convient d'y remédier et de sanctionner toute altération.
- (29) En conséquence, la vérification par télédétection devrait faire partie du système de contrôle routier de chaque État membre. Pour que la vérification soit efficace, chaque État membre devrait vérifier l'équivalent d'au moins 30 % de son parc de véhicules à moteur immatriculés, y compris les voitures et les motocycles. Sur la base de ces données de télédétection, les États membres devraient contrôler les émissions à l'échappement et le niveau de bruit de tout véhicule suspecté d'émettre plus du double du niveau moyen des véhicules similaires, ou plus de 3 dB au-dessus du niveau moyen. Ce contrôle pourrait être effectué lors d'un contrôle routier immédiatement après une mesure par télédétection ou dans un centre de contrôle technique situé sur le territoire de l'État membre d'immatriculation. Pour les véhicules immatriculés dans un autre État membre, l'autorité compétente de l'État membre dans lequel la mesure par télédétection a été prise devrait notifier le résultat de la mesure et le résultat de tout nouveau contrôle routier à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation.
- (30) La directive 2014/47/UE détermine la part minimale de véhicules utilitaires lourds devant faire l'objet d'un contrôle routier chaque année dans l'Union, mais elle ne fixe aucun objectif au niveau des États membres, de sorte qu'il est difficile d'assurer le respect de cette part minimale. Afin de garantir que les contrôles routiers des véhicules utilitaires contribuent à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction de la pollution atmosphérique dans l'ensemble de l'Union, chaque État membre devrait effectuer chaque année un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant à au moins 5 % du nombre total de véhicules utilitaires lourds immatriculés sur leur territoire.

- (31) Afin de promouvoir la transformation numérique et de réduire les coûts dans le secteur des transports, les États membres devraient exiger de leurs autorités compétentes qu'elles acceptent des preuves électroniques des contrôles routiers.
- (32) Étant donné qu'un arrimage inadéquat ou dangereux du chargement peut constituer une menace grave pour la sécurité routière et l'environnement, le contrôle de l'arrimage du chargement devrait obligatoirement faire partie des contrôles routiers dans tous les États membres.
- (33) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour qu'elle puisse préciser: a) l'ensemble des informations et données techniques nécessaires au contrôle technique qui doivent être mises à la disposition des autorités compétentes, b) les éléments d'interopérabilité et les mesures de sécurité applicables aux codes QR introduits sur les certificats de contrôle technique, c) les éléments et exigences nécessaires pour le format et le contenu des informations et données à échanger, et d) le format dans lequel les données sur les contrôles périodiques et les contrôles routiers doivent être communiquées. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>53</sup>.
- (34) Afin d'atteindre les objectifs de la présente directive, et notamment d'adapter les annexes des directives 2014/45/UE et 2014/17/UE à toute évolution technique, opérationnelle ou scientifique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour qu'elle puisse a) préciser les méthodes de mesure du nombre de particules («NP») des moteurs à allumage commandé et de mesure des NO<sub>x</sub> des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé; et b) fixer les limites communes pour les émissions à l'échappement ou de bruit, ou les deux, qui devraient être utilisées pour identifier les véhicules à fortes émissions. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»<sup>54</sup>. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts devraient systématiquement avoir accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (35) Les objectifs de la présente directive, à savoir améliorer la sécurité routière, faciliter la libre circulation des personnes et réduire les émissions de polluants, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres agissant seuls, étant donné que les règles nationales régissant ces contrôles des véhicules donneraient lieu à des exigences divergentes. Par conséquent, ces objectifs sont mieux réalisés au niveau de l'Union par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées applicables aux contrôles techniques périodiques et aux contrôles techniques routiers des véhicules circulant dans l'Union. L'Union peut par conséquent adopter des mesures en vertu du principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité

---

<sup>53</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

<sup>54</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (36) Bien que des données relatives au fonctionnement des systèmes de contrôle technique soient disponibles au niveau national, ces données font défaut au niveau de l'Union. Cette absence de données entrave l'analyse et l'évaluation du système de contrôle technique. Pour remédier à ces lacunes, les États membres devraient, lors de la mise en œuvre de la directive 2014/45/UE, communiquer régulièrement à la Commission des données clés sur le nombre de centres de contrôle dans chaque État membre, le nombre total de véhicules contrôlés par catégorie, les aspects contrôlés et les points défaillants, ainsi que des informations sur les contrôles techniques effectués sur des véhicules immatriculés dans un autre État membre. S'agissant des contrôles routiers, les obligations actuellement imposées aux États membres en matière de présentation de rapports devraient être réduites et simplifiées, la fréquence de la présentation de rapports devant être diminuée.
- (37) Afin de réduire autant que possible la charge administrative tout en garantissant l'utilité des informations communiquées, les États membres devraient présenter des rapports sur la mise en œuvre des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE tous les trois ans.
- (38) Le système de contrôle technique a une incidence directe sur la sécurité routière, le bruit et les émissions, et devrait donc faire l'objet d'examen réguliers. Sur la base des contributions des autorités des États membres, la Commission devrait faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'efficacité des dispositions de la directive 2014/45/UE, y compris celles relatives au champ d'application, à la fréquence des contrôles et à la reconnaissance des certificats de contrôle technique provisoires, et des dispositions de la directive 2014/47/UE, y compris celles relatives à la télédétection.
- (39) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 et a rendu un avis le [JJ/MM/AAAA].
- (40) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs<sup>55</sup>, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (41) Il convient dès lors de modifier les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

#### **Modifications de la directive 2014/45/UE**

La directive 2014/45/UE est modifiée comme suit:

---

<sup>55</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

- (1) L'article 2 est modifié comme suit:
- (a) au paragraphe 1, le sixième tiret est remplacé par le tiret suivant:
    - «← véhicules à deux ou trois roues – véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW;
    - tracteurs à roues appartenant aux catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique et dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.»;
  - (b) au paragraphe 2, le septième tiret est supprimé.
- (2) L'article 3 est modifié comme suit:
- (a) le point 6 *bis*) suivant est inséré:
    - «6 *bis*) “véhicule connecté”: tout véhicule équipé d'un dispositif embarqué conçu pour assurer une connexion ou une communication sans fil avec des dispositifs, véhicules, réseaux ou services extérieurs;»;
  - (b) le point 10) est remplacé par le texte suivant:
    - «10) “réception”: une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques pertinentes visées par les règlements (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013 et (UE) 2018/858;»;
  - (c) le point 12) est remplacé par le texte suivant:
    - «12) “certificat de contrôle technique”: un rapport du contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle;»;
  - (d) le point 12 *bis*) suivant est inséré:
    - «12 *bis*) “certificat de contrôle technique provisoire”: un certificat de contrôle technique délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle établi dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du véhicule conformément à l'article 4, paragraphe 3;».
- (3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 4*
- Responsabilités**
1. Chaque État membre veille à ce que les véhicules immatriculés sur son territoire soient périodiquement contrôlés conformément à la présente directive.
  2. Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, le contrôle technique est effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organe à vocation publique chargé par cet État membre de cette tâche, ou par des organismes ou des établissements désignés et supervisés par cet État membre, y compris des organismes publics ou privés autorisés.
  3. Dans le cas des véhicules de catégorie M<sub>1</sub>, le contrôle technique peut également être effectué dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du

véhicule. Le résultat de ce contrôle technique est consigné dans un certificat de contrôle technique provisoire, valable pour une durée de six mois. L'autorité compétente communique le résultat du contrôle à l'État membre d'immatriculation, qui le consigne dans le registre national des véhicules. Toutefois, si l'État membre d'immatriculation ne reconnaît pas les certificats de contrôle technique délivrés par l'État membre concerné conformément au paragraphe 4, le contrôle technique ultérieur a lieu dans l'État membre d'immatriculation du véhicule.

4. Les États membres peuvent reconnaître un certificat de contrôle technique autre que le certificat de contrôle technique provisoire visé au paragraphe 3, délivré par un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du véhicule. Dans ce cas, ce certificat de contrôle technique est réputé équivalent au certificat de contrôle technique délivré par l'État membre d'immatriculation. Les États membres qui décident de reconnaître un certificat de contrôle technique délivré par un autre État membre en informent la Commission et les autres États membres.
5. La Commission adopte des actes d'exécution précisant l'ensemble des informations techniques nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, et établissant des règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes. Ces informations techniques peuvent comprendre, notamment, des instructions et des données concernant l'utilisation de l'interface électronique du véhicule, les codes de diagnostic d'anomalie et les versions des logiciels, ainsi que des descriptions et illustrations des signaux d'avertissement ou des témoins d'alerte.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

6. Conformément aux principes énoncés dans le règlement (UE) 2018/858, les constructeurs automobiles mettent gratuitement et sans retard indu l'ensemble d'informations techniques visé au paragraphe 5 à la disposition des autorités compétentes concernées, de façon non discriminatoire et dans un format lisible par machine. Ces autorités compétentes mettent ces informations techniques à la disposition des centres de contrôle autorisés par elles.
7. Les États membres veillent à ce que les responsabilités pour ce qui est de maintenir un véhicule en condition de sécurité et d'aptitude technique à circuler soient définies dans le droit national.»

- (4) L'article 4 *bis* suivant est inséré:

*«Article 4 bis*

#### **Enregistrement du kilométrage**

1. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour permettre l'enregistrement du kilométrage dans une base de données nationale ou dans le registre national des véhicules. En plus des centres de contrôle, il impose à tout prestataire de services qui émet une facture ou un autre document dans le cadre de tout travail de réparation ou d'entretien effectué sur un véhicule l'obligation d'enregistrer le kilométrage dans cette base de données ou dans le registre national des véhicules une fois ces travaux effectués. Les États membres imposent également aux constructeurs automobiles l'obligation de transmettre le kilométrage des véhicules connectés qu'ils ont produits,

et ce, tous les trois mois à compter de la date de la première immatriculation du véhicule.

2. Les États membres mettent l'historique du kilométrage des véhicules qu'ils ont immatriculés à la disposition des inspecteurs, du titulaire du certificat d'immatriculation et des autorités compétentes des États membres chargées du contrôle technique, de l'immatriculation des véhicules et de la réception des véhicules.
3. Les États membres prennent les mesures appropriées pour informer les acheteurs potentiels de véhicules d'occasion que l'historique du kilométrage visé au paragraphe 2 est disponible.
4. Les États membres mettent également à la disposition des instituts nationaux de statistique et de la Commission (Eurostat), conformément aux articles 17 *bis* et 17 *ter* du règlement (CE) n° 223/2009\*, les données relatives aux kilométrages consignées dans les bases de données nationales et les registres nationaux des véhicules visés au paragraphe 1, rendues anonymes et comprenant uniquement les 10 premiers caractères du numéro d'identification du véhicule.

\* Règlement (CE) n° 223/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 relatif aux statistiques européennes et abrogeant le règlement (CE, Euratom) n° 1101/2008 relatif à la transmission à l'Office statistique des Communautés européennes d'informations statistiques couvertes par le secret, le règlement (CE) n° 322/97 du Conseil relatif à la statistique communautaire et la décision 89/382/CEE, Euratom du Conseil instituant un comité du programme statistique des Communautés européennes (JO L 87 du 31.3.2009, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).».

- (5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 5*

**Date et fréquence des contrôles**

1. Les véhicules sont soumis à un contrôle technique au minimum selon les intervalles suivants, sans préjudice du délai de flexibilité appliqué dans les États membres en vertu du paragraphe 4:
  - (a) véhicules appartenant aux catégories M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub>: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans jusqu'à 10 ans après la date de première immatriculation, puis chaque année; toutefois, les véhicules appartenant à la catégorie N<sub>1</sub> sont également soumis à un contrôle technique pour les points énumérés à l'annexe I, section 8.2, un an après la date de première immatriculation, puis chaque année;
  - (b) véhicules appartenant à la catégorie M<sub>1</sub> utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis chaque année;
  - (c) tracteurs à roues appartenant aux catégories T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b et T4.3b, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique aux fins du transport routier de marchandises à des fins commerciales: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.

Aux fins du premier alinéa, point a), dans le cas des contrôles techniques visés à l'article 4, paragraphe 3, la date d'expiration du certificat de contrôle technique

ultérieur est calculée à compter de la date d'expiration du certificat de contrôle technique provisoire délivré à la suite de ce contrôle.

2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules de catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW sont soumis à un contrôle technique.
3. Quelle que soit la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, celui-ci est soumis à un contrôle technique lorsque ses systèmes et composants de sécurité et de protection de l'environnement ont été sensiblement altérés ou modifiés.
4. Les États membres ou les autorités compétentes peuvent fixer un délai raisonnable dans lequel le contrôle technique doit être effectué, sans aller au-delà des intervalles définis au paragraphe 1.».

(6) L'article 6 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour les catégories de véhicules relevant de la présente directive, à l'exception des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, les États membres veillent à ce que le contrôle technique couvre au moins les domaines visés à l'annexe I, point 2.»;

(b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour les catégories de véhicules L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW, les États membres définissent les domaines, points et méthodes de contrôle adaptés.»;

(c) le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. L'État membre d'immatriculation peut décider de ne pas exiger le contrôle des éléments 8.1 ou 8.2 figurant à l'annexe I, point 3, de la présente directive lors du contrôle technique d'un véhicule lorsque ce véhicule a passé avec succès un contrôle des émissions à l'échappement ou du bruit, ou les deux, impliquant le contrôle de la rubrique 8.1, de la rubrique 8.2 ou de ces deux rubriques figurant à l'annexe, point 3, de la directive 2014/47/UE au cours des six mois précédant la date prévue du contrôle technique.».

(7) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

#### *«Article 8*

#### **Certificat de contrôle technique**

1. Les États membres veillent à ce que le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule délivre pour ledit véhicule un certificat de contrôle technique contenant au moins les éléments normalisés des codes harmonisés correspondants de l'Union énumérés à l'annexe II. Les États membres veillent à ce que les certificats de contrôle technique soient délivrés sous la forme d'attestations électroniques d'attributs aux portefeuilles européens d'identité numérique conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil\*\*.

Les États membres veillent à ce que les certificats de contrôle technique contiennent les informations nécessaires à leur authentification et à leur validation.

Les États membres communiquent à la Commission le nom des émetteurs de confiance des certificats de contrôle technique et tiennent ces informations à jour. La Commission met à la disposition du public, par l'intermédiaire d'un canal sécurisé, une liste de ces émetteurs, sous une forme portant une signature électronique ou un cachet électronique et adaptée au traitement automatisé.

2. Les États membres imposent au centre de contrôle ou, le cas échéant, à l'autorité compétente l'obligation de fournir, sur demande, une version imprimée certifiée du certificat de contrôle technique à la personne qui présente le véhicule au contrôle. Ces versions imprimées sont faciles d'utilisation et contiennent un [code-barres][code QR] interopérable permettant d'en vérifier l'authenticité, la validité et l'intégrité. Au plus tard six mois après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 9, le [code-barres][code QR] est conforme aux spécifications techniques énoncées dans ces actes d'exécution. Les informations contenues dans le certificat sont également présentées sous une forme lisible par l'homme et fournies, au moins, dans la ou les langues officielles de l'État membre de délivrance.
3. Nonobstant l'article 5, en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule déjà immatriculé dans un autre État membre, chaque État membre reconnaît le certificat de contrôle technique qui a été délivré par cet autre État membre, que ce soit sous forme électronique ou sur papier, comme s'il l'avait lui-même délivré, à condition que le certificat de contrôle technique soit encore valable compte tenu de la fréquence de renouvellement du contrôle technique périodique prévue dans l'État membre de la nouvelle immatriculation. Les États membres communiquent à la Commission et aux autres États membres, dans les meilleurs délais, tout nouveau modèle de certificat de contrôle technique et la description de l'ensemble de données délivrées aux certificats de contrôle technique sous la forme d'attestations électroniques d'attributs. La Commission publie ces modèles et ces descriptions des ensembles de données.
4. Outre les dispositions du paragraphe 3, les États membres reconnaissent la validité d'un certificat de contrôle technique, que ce soit sous forme électronique ou sur papier, en cas de changement de propriétaire d'un véhicule dès lors que celui-ci est muni d'une preuve valable de contrôle technique périodique.
5. L'État membre d'immatriculation reconnaît la validité d'un certificat de contrôle technique provisoire délivré dans un autre État membre.
6. Les centres de contrôle communiquent par voie électronique à l'autorité compétente de l'État membre concerné les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Cette communication a lieu dans un délai raisonnable après la délivrance des certificats de contrôle technique. Les États membres déterminent la période pendant laquelle l'autorité compétente doit conserver ces informations. Cette période ne peut être inférieure à 36 mois, sans préjudice des régimes fiscaux nationaux des États membres.
7. Les États membres veillent à ce que les informations figurant sur le certificat de contrôle technique précédent soient mises à la disposition des inspecteurs.
8. Les États membres veillent à ce que les résultats du contrôle technique soient, dans les plus brefs délais, notifiés à l'autorité responsable de l'immatriculation du

véhicule ou mis à sa disposition par voie électronique. Cette notification contient les informations figurant sur le certificat de contrôle technique.

9. Au plus tard le [date d'entrée en vigueur + 2 ans], la Commission adopte des actes d'exécution établissant les spécifications techniques et les règles concernant:
- (a) la délivrance et la vérification sécurisées des certificats visés aux paragraphes 1 et 2;
  - (b) la garantie de la protection et de la sécurité des données à caractère personnel;
  - (c) l'établissement de la structure de données commune des certificats de contrôle technique;
  - (d) la délivrance et la vérification d'un [code-barres][code QR] valable, sécurisé et interopérable;
  - (e) la notification aux émetteurs de confiance des certificats de contrôle technique.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

---

\*\* Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE (JO L 257 du 28.8.2014, p. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).».

- (8) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 9*

**Suivi des défaillances**

1. Lorsque le véhicule ne présente que des défaillances mineures, il est considéré comme ayant passé le contrôle technique avec succès, les défaillances sont rectifiées et le véhicule ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.
2. Lorsque le véhicule présente des défaillances majeures, il est considéré comme ayant échoué au contrôle technique. L'État membre ou l'autorité compétente décide de la durée pendant laquelle le véhicule en question peut circuler avant de devoir subir un nouveau contrôle technique, qui a lieu au plus tard deux mois après le premier contrôle. Le résultat du contrôle et le délai imparti pour soumettre le véhicule à un nouveau contrôle sont notifiés à l'État membre d'immatriculation et consignés dans le registre des véhicules conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, de la directive 1999/37/CE du Conseil\*\*\*. Ce nouveau contrôle peut avoir lieu dans l'État membre dans lequel le véhicule a échoué au premier contrôle ou dans l'État membre d'immatriculation.
3. Lorsque le véhicule présente des défaillances critiques, il est considéré comme ayant échoué au contrôle technique. L'État membre ou l'autorité compétente peut décider que le véhicule en question ne peut plus circuler sur la voie publique et que l'autorisation de circuler doit être suspendue pendant une durée limitée, sans que cela n'entraîne une nouvelle procédure d'immatriculation. Une telle demande de suspension est notifiée à l'État membre d'immatriculation et la suspension est consignée dans le registre des véhicules conformément à l'article 3 *bis*, paragraphe 1, de la directive 1999/37/CE. Lorsque les défaillances sont rectifiées, un nouveau

certificat de contrôle technique est délivré sans délai, prouvant que le véhicule est en état de circuler. Le nouveau certificat est délivré par l'autorité compétente qui a demandé la suspension.

4. En cas d'altération ou de manipulation évidente de tout composant du véhicule, notamment de son système de réduction des émissions, de son silencieux, de ses systèmes de sécurité ou de ses compteurs kilométriques, en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre, cette altération ou manipulation est considérée comme une défaillance majeure ou critique et est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

\*\*\* Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).».

- (9) L'article 16 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 16*

**Échange de données entre les autorités des États membres**

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent des informations et des données en particulier afin de pouvoir vérifier, au moment du contrôle technique, la situation légale et technique du véhicule, s'il y a lieu, dans l'État membre où il est immatriculé.

Les États membres donnent aux autorités compétentes des autres États membres et aux centres de contrôle autorisés par ceux-ci accès aux données relatives à l'immatriculation des véhicules, au contenu des certificats de conformité, au dernier certificat de contrôle technique, à tout rapport de contrôle technique routier et à l'historique du compteur kilométrique du véhicule qui sont stockées dans les bases de données nationales.

Les États membres interconnectent leurs systèmes électroniques concernant les certificats de contrôle technique et l'historique des compteurs kilométriques par l'intermédiaire du système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission de telle sorte que les autorités compétentes et les centres de contrôle autorisés de tout État membre puissent consulter en temps réel la base de données pertinente ou le registre national des véhicules de tout autre État membre.

2. Au plus tard le [PRIÈRE D'INSÉRER LA DATE: 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système électronique MOVE-HUB et précisant les exigences minimales relatives au format et au contenu des informations et données que les États membres sont tenus d'échanger en ce qui concerne les véhicules soumis au contrôle technique. Ces actes d'exécution permettent de protéger les données à caractère personnel et sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.
3. Les interconnexions entre les systèmes électroniques prévues au paragraphe 1 sont opérationnelles dans un délai d'un an à compter de l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 2.».

(10) L'article 17 est modifié comme suit:

(a) le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«— de mettre à jour uniquement les désignations de la catégorie de véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, à l'article 5, paragraphes 1 et 2 et à l'article 6, paragraphes 1 et 2, le cas échéant lors de changements apportés aux catégories de véhicules à la suite de modifications de la législation relative à la réception par type des véhicules visée à l'article 2, paragraphe 1, sans porter atteinte à la portée et aux fréquences des contrôles,»;

(b) le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«— d'adapter l'annexe I, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes de défaillance et l'évaluation des défaillances;»;

(c) le quatrième tiret suivant est ajouté:

«— de préciser les méthodes de mesure du nombre de particules émises par les moteurs à allumage commandé et des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) émis par les moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé comme prévu à l'annexe I, point 3, section 8.2.».

(11) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 20*

### **Présentation de rapports**

Au plus tard le [deux ans à compter de la date visée à l'article 20 *bis*, paragraphe 1], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité des dispositions relatives à son champ d'application, singulièrement en rapport avec les véhicules de catégorie L, la fréquence des contrôles, la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique en cas de nouvelle immatriculation d'un véhicule provenant d'un autre État membre et la reconnaissance des certificats de contrôle technique provisoires. Ce rapport contient également une analyse de la nécessité d'une actualisation des annexes, en particulier eu égard aux progrès techniques et à l'évolution des pratiques.».

(12) L'article 20 *bis* suivant est inséré:

«*Article 20 bis*

### **Transmission d'informations à la Commission**

1. Au plus tard le 31 mars 2030, et au plus tard le 31 mars tous les trois ans par la suite, les États membres communiquent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne visée à l'article 28 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil\*\*\*\* (ci-après la «plateforme en ligne»), les données concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire collectées au cours de chacune des trois années civiles précédentes. Ces données comprennent (pour chaque année civile) les informations suivantes:

- (a) le nombre de centres de contrôle par État membre;
- (b) le nombre total de véhicules contrôlés;
- (c) le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
- (d) les aspects contrôlés et les points défailants, conformément à l'annexe I, point 3, de la présente directive;
- (e) le nombre, la catégorie et [le taux de défaillance][le résultat du contrôle] des véhicules contrôlés immatriculés dans un autre État membre.

Le premier rapport couvre séparément les années 2027, 2028 et 2029.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant le format à utiliser par les États membres pour la communication des données visées au paragraphe 1 par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les données collectées conformément au paragraphe 1.

\*\*\*\* Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).».

- (13) L'article 22 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 22*

**Prolongation de la validité des certificats de contrôle technique en cas de crise**

1. Aux fins du présent article, on entend par:
  - (a) “situation de crise”: un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union, qui a des incidences directes ou indirectes importantes dans le domaine du transport routier et qui empêche également les propriétaires ou détenteurs de véhicules immatriculés dans les États membres ou les autorités nationales compétentes d'effectuer des contrôles techniques, ou en restreint considérablement la possibilité;
  - (b) “période de crise”: la période pendant laquelle un État membre est autorisé par la Commission, conformément à la procédure visée au paragraphe 2, à adopter les mesures visées au présent article.
2. S'il survient une situation de crise touchant la totalité ou une partie du territoire d'un État membre, celui-ci peut saisir la Commission, par une demande dûment motivée, en vue de l'adoption d'une décision autorisant ledit État membre à arrêter les mesures visées au présent article pour la totalité ou une partie de son territoire. Ces mesures peuvent être appliquées pour une durée maximale de six mois. La Commission peut, à la demande de l'État membre, autoriser la prorogation des

mesures pour des périodes supplémentaires de six mois, aussi longtemps que la situation de crise persiste.

3. La Commission peut décider que la période de crise a commencé avant sa saisine par l'État membre concerné conformément au paragraphe 2.
  4. Si la Commission reçoit des demandes dûment motivées de deux États membres ou plus concernant une même situation de crise touchant la totalité ou une partie de leur territoire, elle peut adopter une décision unique s'appliquant à l'ensemble de ces États membres.
  5. Nonobstant l'article 5, paragraphe 1, l'article 10, paragraphe 1, et l'annexe II, point 8, les autorités compétentes des États membres peuvent, pour l'ensemble ou certaines des catégories de véhicules, prolonger pour une durée maximale de six mois la validité des certificats de contrôle technique qui ont expiré ou qui, sans cela, arriveraient à expiration pendant la période de crise. Cette durée peut être prolongée par périodes successives de six mois, aussi longtemps que la crise persiste et que la Commission l'autorise.
  6. Les mesures adoptées par les États membres sur la base du présent article sont immédiatement notifiées à la Commission, qui en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.».
- (14) Les annexes I, III et IV sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive.

## *Article 2*

### **Modifications de la directive 2014/47/UE**

La directive 2014/47/UE est modifiée comme suit:

- (1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

*«Article premier*

#### **Objet**

La présente directive établit les exigences minimales applicables à un dispositif de contrôles techniques routiers pour les véhicules utilitaires et à la télédétection des véhicules circulant sur le territoire des États membres.».

- (2) L'article 2 est modifié comme suit:

- (a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

- i) le point a *bis*) suivant est inséré:

«a *bis*) véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises et ayant une masse maximale inférieure ou égale à 3,5 tonnes — catégorie N<sub>1</sub>;»;

- ii) le second alinéa suivant est ajouté:

«L'article 4 *bis* s'applique également aux véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de personnes et de leurs bagages et ne comportant, outre la place assise du conducteur, pas plus de huit places assises —

catégorie M<sub>1</sub>, ainsi qu'aux véhicules motorisés à deux, trois ou quatre roues visés à l'article 4 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil\*\*\*\*\* — catégorie L.

---

\*\*\*\*\* Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).»;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La présente directive n'affecte pas le droit des États membres de réaliser des contrôles techniques routiers sur des véhicules qui ne sont pas visés au paragraphe 1, et de contrôler d'autres aspects du transport par route et de la sécurité routière, ou d'effectuer des contrôles ailleurs que sur la voie publique. Aucune disposition de la présente directive n'empêche un État membre de limiter l'utilisation d'un type donné de véhicule à certaines parties de son réseau routier pour des raisons de sécurité routière.».

(3) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point 11) est remplacé par le texte suivant:

«11) "certificat de contrôle technique": un rapport du contrôle technique tel que défini à l'article 3, point 12), de la directive 2014/45/UE;»;

(b) le point 18) est supprimé;

(c) les points 21) et 22) suivants sont ajoutés:

«21) "télé-détection": la vérification des véhicules consistant à mesurer les émissions à l'échappement sur route, y compris les oxydes d'azote et les particules, ou les niveaux de bruit des véhicules passant à proximité d'équipements fixes ou mobiles sur route, ou au moyen de l'analyse du panache dans le cas de la vérification des émissions de polluants atmosphériques par les véhicules;

22) "analyse du panache": la mesure des émissions de polluants atmosphériques sur route provenant de véhicules suivis par un véhicule suiveur équipé d'un dispositif d'échantillonnage et d'un instrument de mesure appropriés.».

(4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 4*

#### **Système de contrôle routier**

Le système de contrôle technique routier comprend le recours à la télé-détection visée à l'article 4 *bis*, les contrôles techniques routiers initiaux visés à l'article 10, paragraphe 1, et les contrôles techniques routiers approfondis visés à l'article 10, paragraphe 2.».

(5) L'article 4 *bis* suivant est inséré:

*«Article 4 bis*

#### **Télé-détection**

1. Les États membres ont recours à des technologies de télédétection pour vérifier les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores des véhicules à moteur. Tous les ans, chaque État membre prend les mesures nécessaires pour vérifier, à l'aide de ces technologies, l'équivalent d'au moins 30 % du parc de véhicules immatriculés sur son territoire.
2. Les États membres utilisent les résultats de cette télédétection pour identifier les véhicules à fortes émissions. Toutefois, il n'est pas permis de considérer qu'un véhicule a réussi ou non un contrôle routier sur la base d'une seule mesure par télédétection.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour vérifier les émissions à l'échappement, le niveau de bruit, ou les deux, de tout véhicule dont il est soupçonné que les émissions dépassent un certain niveau d'après les données de télédétection issues d'au moins trois mesures réalisées sur ce véhicule sur une période de six mois. Pour ce qui est des émissions à l'échappement, ce niveau est deux fois plus élevé que le niveau moyen des véhicules appartenant à la même catégorie de véhicules, à la même classe d'émission et disposant du même type d'allumage, à savoir commandé ou par compression. Pour ce qui est du bruit, le niveau est fixé à 3 dB de plus que le niveau moyen des véhicules appartenant à la même catégorie de véhicules.

Ces vérifications par les États membres peuvent avoir lieu:

- (a) immédiatement après une mesure par télédétection, dans le cadre d'un contrôle technique routier effectué conformément à l'article 10, comprenant un essai de bruit ou d'émissions à l'échappement, ou les deux, conformément à l'annexe II, point 3, rubrique 8;
  - (b) dans un délai de 15 jours à compter de la dernière mesure par télédétection, dans un centre de contrôle tel que visé à l'article 12 de la directive 2014/45/UE, pour les véhicules immatriculés dans l'État membre dans lequel les mesures par télédétection ont été prises, après notification au propriétaire par l'autorité compétente dans un délai de 5 jours à compter de la dernière mesure par télédétection.
3. Pour les véhicules immatriculés dans un autre État membre, l'autorité compétente informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation des mesures par télédétection qui ont été effectuées et de tout contrôle technique routier ultérieur par l'intermédiaire des points de contact visés à l'article 17 de la présente directive. Lorsqu'aucun contrôle routier ultérieur n'a été effectué, les États membres d'immatriculation demandent au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule de présenter le véhicule dans n'importe lequel des centres de contrôle visés à l'article 12 de la directive 2014/45/UE au plus tard 45 jours après la notification reçue de la part de l'État membre dans lequel les mesures par télédétection ont été prises.
  4. Les États membres peuvent aussi vérifier les émissions à l'échappement, le niveau de bruit, ou les deux, de tout véhicule dont il est soupçonné que les émissions sont supérieures au double du niveau d'émissions mentionné au paragraphe 2, ou dépassent de plus de 3 dB le niveau de bruit mentionné au paragraphe 2, d'après une ou deux mesures par télédétection seulement. Cette vérification est effectuée conformément au paragraphe 3.»
- (6) À l'article 5, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a), b), c) et d), les États membres effectuent chaque année civile un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant au moins à 5 % du nombre total de ces véhicules immatriculés sur leur territoire.

2. Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, point a *bis*), les États membres effectuent chaque année civile un nombre total de contrôles techniques routiers initiaux correspondant au moins à 2 % du nombre total de ces véhicules immatriculés sur leur territoire.».

(7) À l'article 6, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«Pour l'attribution d'un profil de risque à une entreprise, les États membres peuvent utiliser les critères énoncés à l'annexe I. Ces informations sont utilisées pour contrôler plus étroitement et plus fréquemment les entreprises présentant un risque élevé. Le système de classification par niveau de risque est administré par les autorités compétentes des États membres.

Pour les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) à c), les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les informations relatives au nombre et à la gravité des défaillances décrites à l'annexe II et, le cas échéant, à l'annexe III de la présente directive et constatées sur les véhicules exploités par des entreprises soient introduites dans le système de classification par niveau de risque établi en vertu de l'article 9 de la directive 2006/22/CE.».

(8) À l'article 7, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres imposent aux conducteurs de disposer du certificat délivré à l'issue du dernier contrôle technique périodique au format électronique, ou d'une version imprimée certifiée de celui-ci, ainsi que du rapport du dernier contrôle technique routier. Les États membres imposent à leurs autorités d'accepter les preuves électroniques de ces contrôles techniques.».

(9) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

#### *«Article 9*

#### **Sélection des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial**

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à un contrôle technique routier initial, les inspecteurs peuvent sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément aux critères énoncés à l'annexe I de la présente directive ou visés par la directive 2006/22/CE. Des véhicules peuvent aussi être sélectionnés en vue d'un contrôle de manière aléatoire ou lorsqu'il existe un motif raisonnable de soupçonner qu'ils présentent un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement, y compris sur la base de la télédétection.».

(10) À l'article 10, paragraphe 1, le deuxième alinéa est modifié comme suit:

(a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conformément à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 18 *bis*, paragraphe 1;»;

(b) le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) procède à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule, conformément à l'article 13;».

(11) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 13*

**Contrôle de l'arrimage du chargement**

1. Lors d'un contrôle routier, l'arrimage du chargement d'un véhicule fait l'objet d'un contrôle conformément à l'annexe III, afin de vérifier que ce chargement est arrimé de manière à ne pas perturber la sécurité de la conduite et à ne pas constituer une menace pour les personnes, pour leur santé, pour les biens ou pour l'environnement. Des vérifications sont réalisées afin de garantir qu'à tout moment de l'exploitation du véhicule, y compris lors de situations d'urgence ou d'un démarrage en côte:

(a) la position des charges les unes par rapport aux autres, ou par rapport aux parois et plancher du véhicule, ne peut varier que dans des proportions minimales;

(b) les charges arrimées ne peuvent sortir de l'espace réservé au chargement ni de la surface de chargement.

2. Sans préjudice des exigences applicables au transport de certaines catégories de marchandises, telles que les marchandises concernées par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil\*\*\*\*\*, l'arrimage du chargement et le contrôle de cet arrimage sont effectués conformément aux principes et, le cas échéant, aux normes figurant à l'annexe III, section I, de la présente directive. La version la plus récente des normes figurant au point 5 de ladite section peut être utilisée.

3. Les procédures de suivi visées à l'article 14 s'appliquent également en cas de défaillances majeures ou critiques concernant l'arrimage du chargement.

4. Les États membres veillent à ce que le personnel qui procède aux vérifications de l'arrimage du chargement soit dûment formé à cet effet.

\*\*\*\*\* Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).».

(12) À l'article 14, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Toute altération ou manipulation évidente d'un composant du véhicule, y compris de son système de réduction des émissions, de son silencieux et de ses systèmes de sécurité, est considérée comme une défaillance majeure ou critique et est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.».

(13) À l'article 16, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. À l'issue d'un contrôle approfondi, l'inspecteur rédige un rapport conformément à l'annexe IV. Les États membres veillent à ce qu'une copie électronique du rapport de contrôle soit remise au conducteur.»

(14) À l'article 18, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Lorsque des défaillances majeures ou critiques, ou des défaillances entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule, sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé dans l'État membre de contrôle, le point de contact notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient les éléments du rapport de contrôle routier énumérés à l'annexe IV et est transmise au point de contact de l'État membre d'immatriculation au moyen du système de messagerie (système CTR) visé à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2017/2205 de la Commission\*\*\*\*\*.

La Commission adopte des actes d'exécution définissant des règles détaillées applicables aux procédures de notification des véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques au point de contact de l'État membre d'immatriculation, conformément au premier alinéa du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

\*\*\*\*\* Règlement d'exécution (UE) 2017/2205 de la Commission du 29 novembre 2017 relatif aux règles détaillées concernant les procédures de notification des véhicules utilitaires présentant des défaillances majeures ou critiques décelées lors d'un contrôle technique routier (JO L 314 du 30.11.2017, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).».

(15) L'article 18 *bis* suivant est inséré:

«Article 18 bis

### **Échange de données entre les autorités des États membres**

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent des informations et des données en particulier afin de pouvoir vérifier, au moment du contrôle routier d'un véhicule, la situation légale et technique de celui-ci, s'il y a lieu, dans l'État membre où il est immatriculé.

Les États membres donnent aux autorités compétentes des autres États membres accès aux données relatives au contenu des certificats de conformité, au dernier certificat de contrôle technique, à tout rapport de contrôle technique routier et à l'historique du kilométrage du véhicule qui sont stockées dans les bases de données nationales.

Les États membres interconnectent leurs systèmes électroniques concernant les certificats de contrôle technique et l'historique du kilométrage par l'intermédiaire du système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission de telle sorte que les autorités compétentes de tout État membre puissent consulter en temps réel la base de données pertinente ou le registre national des véhicules de tout autre État membre.

2. Au plus tard le [PRIÈRE D'INSÉRER LA DATE: 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système électronique

MOVE-HUB et précisant les exigences minimales relatives au format et au contenu des informations et données que les États membres sont tenus d'échanger en ce qui concerne les véhicules soumis aux contrôles routiers. Ces actes d'exécution permettent de protéger les données à caractère personnel et sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

3. Les interconnexions entre les systèmes électroniques prévues au paragraphe 1 sont opérationnelles dans un délai d'un an à compter de l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 2.».

- (16) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 20*

### **Transmission d'informations à la Commission**

1. Au plus tard le 31 mars 2030, et au plus tard le 31 mars tous les trois ans par la suite, les États membres communiquent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne visée à l'article 28 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil\*\*\*\*\* (ci-après la «plateforme en ligne»), les données concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire collectées au cours de chacune des trois années civiles précédentes. Ces données comprennent, pour chaque année civile, les informations suivantes:
  - (a) le nombre total de véhicules contrôlés;
  - (b) le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
  - (c) le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé;
  - (d) pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défectueux, conformément à l'annexe IV, point 10, de la présente directive;
  - (e) les résultats des mesures par télédétection effectuées conformément à l'article 4 *bis* de la présente directive.

Le premier rapport couvre séparément les années 2027, 2028 et 2029.

2. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant le format de communication des données mentionnées au paragraphe 1 par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2. Jusqu'à ce que ces règles entrent en vigueur, les États membres utilisent le formulaire type d'établissement des rapports figurant à l'annexe V.

La Commission transmet les données ainsi recueillies au Parlement européen et au Conseil.

---

\*\*\*\*\* Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).».

(17) L'article 21 est modifié comme suit:

(a) les deuxième et troisième tirets sont remplacés par le texte suivant:

«— la mise à jour des méthodes visées à l'annexe II, point 3, lorsque des méthodes de contrôle plus efficaces et plus performantes deviennent disponibles, sans étendre la liste des points à contrôler,

— l'adaptation de l'annexe II, point 3, après évaluation positive des coûts et des avantages, en ce qui concerne la liste des points à contrôler, les méthodes, les causes des défaillances et l'évaluation des défaillances en cas de modification des exigences obligatoires applicables à la réception par type dans la législation de l'Union dans les domaines de la sécurité ou de l'environnement.»;

(b) les quatrième et cinquième tirets suivants sont ajoutés:

«— la définition de limites communes [de télédétection] pour les émissions à l'échappement ou les émissions sonores, ou les deux, devant être utilisées pour identifier les véhicules à fortes émissions, sur la base des résultats transmis par les États membres à la Commission conformément à l'article 20, paragraphe 1, point e). Des limites différentes peuvent être fixées pour l'identification des véhicules dont les systèmes de réduction des émissions sont défectueux et de ceux dont les systèmes de contrôle des émissions ont été altérés;

— le détail des méthodes de mesure du nombre de particules émises par les moteurs à allumage commandé et des oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) émis par les moteurs à allumage par compression et les moteurs à allumage commandé, comme l'exige l'annexe II, point 3, section 8.2.».

(18) L'article 24 est remplacé par le texte suivant:

#### *«Article 24*

#### **Présentation de rapports**

Au plus tard le [deux ans après la date mentionnée à l'article 20, paragraphe 1], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive. Le rapport analyse notamment les effets de la directive en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière et la réduction des émissions.».

(19) Les annexes II, III, IV et V sont modifiées conformément à l'annexe II de la présente directive.

#### *Article 3*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [PRIÈRE D'INSÉRER LA DATE: 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de

leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 4*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*La présidente*

*Par le Conseil*  
*Le président/La présidente*

## FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

### Table des matières

1.	CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE .....	3
1.1.	Dénomination de la proposition/de l'initiative .....	3
1.2.	Domaine(s) politique(s) concerné(s).....	3
1.3.	Objectif(s) .....	3
1.3.1.	Objectif général / objectifs généraux .....	3
1.3.2.	Objectif(s) spécifique(s).....	3
1.3.3.	Résultat(s) et incidence(s) attendus.....	3
1.3.4.	Indicateurs de performance .....	4
1.4.	La proposition/l'initiative porte sur: .....	5
1.5.	Justification(s) de la proposition/de l'initiative.....	5
1.5.1.	Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative .....	5
1.5.2.	Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres. ....	6
1.5.3.	Leçons tirées d'expériences similaires.....	7
1.5.4.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés .....	8
1.5.5.	Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement .....	9
1.6.	Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière.....	9
1.7.	Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s) .....	9
2.	MESURES DE GESTION .....	11
2.1.	Dispositions en matière de suivi et de communication d'informations .....	11
2.2.	Système(s) de gestion et de contrôle.....	12
2.2.1.	Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée .....	12
2.2.2.	Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer.....	12
2.2.3.	Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture).....	12
2.3.	Mesures de prévention des fraudes et irrégularités .....	12

3.	INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE	14
3.1.	Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s) .....	14
3.2.	Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits .....	15
3.2.1.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels .....	15
3.2.1.1.	Crédits issus du budget voté.....	15
3.2.2.	Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels (cette section ne doit pas être complétée pour les organismes décentralisés) .....	18
3.2.3.	Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs.....	19
3.2.3.1.	Crédits issus du budget voté.....	19
3.2.4.	Besoins estimés en ressources humaines .....	19
3.2.4.1.	Financement sur le budget voté.....	19
3.2.5.	Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques .....	20
3.2.6.	Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel.....	21
3.2.7.	Participation de tiers au financement .....	21
3.3.	Incidence estimée sur les recettes .....	21
4.	DIMENSIONS NUMERIQUES .....	23
4.1.	Exigences pertinentes en matière numérique .....	23
4.2.	Données.....	25
4.3.	Solutions numériques .....	26
4.4.	Évaluation de l'interopérabilité.....	26
4.5.	Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique.....	27

# 1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

## 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, ainsi que la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

## 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Transports, sécurité routière

## 1.3. Objectif(s)

### 1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de la présente initiative est de renforcer la sécurité routière dans l'UE, de contribuer à une mobilité durable et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE en libérant tout le potentiel du paquet «contrôle technique».

### 1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Les objectifs spécifiques de l'initiative sont les suivants:

- assurer la cohérence, l'objectivité et la qualité du contrôle technique des véhicules d'aujourd'hui et de demain;
- réduire considérablement les manipulations et améliorer la détection des véhicules défectueux, afin de permettre la détection des systèmes de contrôle de la sécurité et des émissions (c'est-à-dire les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores) défectueux/manipulés, ainsi que de la fraude au compteur kilométrique;
- améliorer le stockage et l'échange électroniques de données pertinentes relatives à l'identification et au statut du véhicule.

### 1.3.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

*Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.*

La proposition contribuera à accroître la sécurité routière dans l'UE et, selon les estimations, devrait permettre de sauver 6 912 vies et d'éviter 64 885 blessés graves. Elle contribuera également à la mobilité durable en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores, ce qui entraînera des économies de coûts externes, estimées à 83,4 milliards d'EUR.

Elle contribuera à faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE grâce à la suppression des obstacles à la nouvelle immatriculation des véhicules dans un autre État membre et à la reconnaissance (limitée) des certificats de contrôle technique périodique à l'échelle de l'UE.

La proposition devrait également apporter des avantages considérables en introduisant des méthodes de contrôle des véhicules électriques, en améliorant le contrôle des émissions (mesure des NO<sub>x</sub> et du nombre de particules) et en

introduisant des méthodes de contrôle des systèmes avancés d'aide à la conduite et d'autres systèmes de sécurité. L'introduction de contrôles obligatoires de l'arrimage des chargements et de nouvelles méthodes de contrôle, telles que la chasse aux panaches et la télédétection pour détecter les émissions de polluants et les émissions sonores, ainsi que les mesures de gouvernance des données devraient également être bénéfiques.

L'initiative devrait permettre d'améliorer la détection et donc de réduire le nombre de véhicules défectueux ou manipulés, notamment grâce à l'extension des contrôles routiers aux véhicules utilitaires légers. Elle devrait entraîner une réduction significative de la manipulation des compteurs kilométriques grâce à l'obligation d'enregistrer les relevés kilométriques et de transmettre les données enregistrées en cas de nouvelle immatriculation.

Elle devrait également procurer des avantages grâce au certificat électronique de contrôle technique obligatoire, à l'introduction du document d'immatriculation des véhicules au format numérique, à l'accès aux rapports des contrôles techniques périodiques dans les bases de données nationales et à l'extension des données figurant dans les registres nationaux des véhicules.

Au total, les bénéfices de la proposition sont estimés à 391,6 milliards d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence.

#### 1.3.4. Indicateurs de performance

*Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.*

En ce qui concerne l'objectif de sécurité routière, la Commission surveille régulièrement les *indicateurs clés de performance en matière de sécurité routière*, notamment l'évolution du nombre de décès et de blessés graves et légers par État membre et par catégorie de véhicule, par âge du véhicule et selon certaines caractéristiques des véhicules. Il est peu probable que des informations détaillées sur les causes des accidents, notamment sur les défauts des véhicules, soient disponibles à grande échelle prochainement. À l'avenir, l'analyse des enregistreurs de données d'événements rendus obligatoires par le règlement relatif à la sécurité générale pourrait fournir des informations plus détaillées sur les causes d'une grande partie des accidents. D'ici là, les exigences existantes en matière de rapports devraient être mises à jour afin de répondre davantage aux besoins actuels en matière de suivi.

En ce qui concerne la réduction de la *pollution atmosphérique et sonore*, les tendances de ces formes de pollution sont surveillées en permanence par l'Agence européenne pour l'environnement. La présente initiative contribuera pour partie à la réduction attendue au cours des prochaines années grâce à un meilleur entretien des véhicules et à une réduction des manipulations des systèmes de contrôle des émissions. Les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de contribuer à la mobilité durable peuvent être mesurés par l'évolution des résultats des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers, ainsi que par les données de télédétection.

En ce qui concerne l'objectif de *faciliter la libre circulation*, sa réalisation sera mesurée à l'aune du nombre d'États membres reconnaissant les contrôles techniques périodiques effectués à l'étranger.

Pour mesurer le succès de l'initiative, les objectifs opérationnels suivants sont fixés:  
1) appliquer les nouvelles méthodes disponibles en matière de contrôle de la sécurité

et des émissions; 2) interconnecter les registres des véhicules et les bases de données de relevés kilométriques des États membres au moyen d'une plateforme commune; 3) numériser les documents du véhicule; 4) réduire le nombre de véhicules défectueux ou manipulés sur les routes de l'UE.

Les services de la Commission suivront la mise en œuvre et l'efficacité de cette initiative au moyen de diverses actions et d'un ensemble d'indicateurs de base qui permettront de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs opérationnels. Cinq ans après l'application de la législation révisée, les services de la Commission doivent procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints.

#### **1.4. La proposition/l'initiative porte sur:**

- une action nouvelle
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire<sup>56</sup>
- la prolongation d'une action existante
- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle

#### **1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

##### *1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

Les autorités publiques nationales devront créer une base de données pour enregistrer l'historique du kilométrage des véhicules immatriculés sur leur territoire, interconnecter les registres nationaux des véhicules existants par l'intermédiaire de la plateforme de messagerie MOVE-HUB, ajouter de nouveaux éléments de données à ces registres et introduire la télédétection, ce qui nécessite l'achat et l'installation de nouveaux équipements routiers ainsi qu'un système de surveillance.

Les centres de contrôles techniques périodiques devront mettre à jour les exigences en matière de contrôle et en introduire de nouvelles, ce qui nécessitera des investissements supplémentaires dans les équipements, la capacité de contrôle et la formation des inspecteurs. Les centres de contrôle technique périodique pourront toutefois recouvrir au moins une partie des coûts supplémentaires grâce à l'accroissement des perspectives commerciales (augmentation du nombre de contrôles) et, dans certains cas (selon l'État membre), grâce à une légère augmentation du prix facturé pour les contrôles techniques périodiques.

Compte tenu de l'obligation de mettre en place un système d'enregistrement des relevés kilométriques des voitures et des camionnettes, les ateliers de réparation de véhicules, les concessionnaires automobiles et autres garages devront mettre à jour leurs logiciels bureautiques afin de pouvoir transférer leurs données vers la base de données centrale nationale

Les constructeurs automobiles devront adapter leurs systèmes à un cadre de gouvernance afin de donner aux centres de contrôle et aux autorités compétentes l'accès aux données embarquées nécessaires à la réalisation des contrôles techniques

<sup>56</sup> Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

périodiques et routiers, et procéder à la modification de leurs systèmes informatiques afin de garantir l'accès aux données pertinentes, et les coûts de maintenance.

Certains propriétaires de véhicules seront également soumis à des contrôles techniques périodiques et/ou à des contrôles routiers supplémentaires. Les nouvelles exigences en matière de contrôle de la sécurité et des émissions de polluants atmosphériques et des émissions sonores pourraient contraindre certains propriétaires de véhicules à faire effectuer des réparations sur leurs véhicules afin de s'assurer qu'ils peuvent subir avec succès le contrôle technique périodique et continuer de circuler

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins de la présente section, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'UE» la valeur découlant de l'intervention de l'UE qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Si l'évolution des technologies devrait encore améliorer la sécurité des véhicules, l'adoption de nouvelles technologies dans le parc automobile de l'UE prendra un certain temps et certaines des nouvelles fonctionnalités pourraient également comporter de nouveaux risques. De même, si les solutions techniques peuvent rendre les manipulations plus difficiles, il est peu probable que celles-ci disparaissent si l'on ne fait pas en sorte que les modifications illégales, par exemple au niveau du logiciel de gestion du moteur, puissent être détectées lors du contrôle des véhicules en garantissant un meilleur accès aux données embarquées. Par conséquent, en l'absence d'intervention au niveau de l'UE, le problème risque de persister.

Les États membres peuvent prendre des mesures unilatérales; toutefois, ces mesures ne peuvent remplacer l'effet de coordination et d'harmonisation des trois directives; elles risquent de créer d'éventuelles distorsions du marché unique et de ne résoudre que partiellement le problème.

Le problème du contrôle insuffisant des émissions de polluants atmosphériques des véhicules persistera tant que les véhicules équipés de moteurs à combustion interne circuleront. Même si le renforcement des normes d'émission et l'électrification progressive entraînent une diminution du nombre de véhicules générant des émissions à l'échappement, ces véhicules continueront de circuler dans l'UE dans les décennies à venir. Toutefois, si les exigences actuelles en matière de contrôle des émissions ne sont pas mises à jour au niveau de l'UE, les États membres risquent de ne pas introduire les méthodes de contrôle les plus efficaces et les plus efficaces déjà disponibles. De même, si un plus grand nombre d'États membres pourraient commencer à expérimenter le contrôle des émissions sonores des véhicules, il est peu probable de parvenir à atténuer considérablement le problème des véhicules bruyants sans une approche plus systématique et coordonnée.

En l'absence d'intervention au niveau de l'UE, certains États membres pourraient prendre des mesures unilatérales ou bilatérales, telles que l'enregistrement systématique (et éventuellement l'échange) des relevés kilométriques, ou élaborer des accords en vue de la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique. Toutefois, le problème systémique de l'insuffisance et de l'inefficacité de l'échange des données du véhicule relatives au contrôle technique subsisterait, ce qui entraverait la mise en œuvre et l'application effectives des règles existantes.

Le secteur du transport routier et l'industrie automobile étant des secteurs internationaux, il est beaucoup plus efficace de traiter les problèmes au niveau de l'UE qu'au niveau des États membres. Bien que les pratiques nationales diffèrent historiquement, un certain niveau minimal d'harmonisation des contrôles des véhicules et des solutions communes pour échanger des données sur les véhicules entre les États membres sont plus efficaces qu'une kyrielle de solutions nationales non coordonnées.

Grâce à l'application de règles communes au contrôle des technologies automobiles modernes (véhicules électriques, systèmes avancés d'aide à la conduite et équipements de contrôle des émissions les plus récents), les États membres bénéficieront d'économies d'échelle et les fabricants des équipements de contrôle pourront opérer sur un marché plus uniforme. Le fonctionnement du marché intérieur serait également amélioré si les véhicules étaient soumis à des contrôles similaires dans des conditions similaires et si les opérateurs de transport devaient supporter des coûts similaires.

La coordination des conditions d'accès aux données sur les véhicules et d'échange de ces données au niveau de l'UE sera non seulement plus efficace que des accords bilatéraux et des négociations avec les différents constructeurs, mais elle permettra également aux États membres d'être sur un pied d'égalité et les placera, collectivement, dans une position plus forte vis-à-vis de l'industrie automobile.

### 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

Diverses mesures ont été introduites au niveau de l'UE depuis 1977, lorsque les États membres ont commencé à élaborer leurs propres réglementations nationales en matière de contrôle technique des véhicules, ce qui a conduit à un manque d'harmonisation. Le paquet «contrôle technique» de 2014 s'appuyait sur les exigences énoncées dans les directives précédentes en ce qui concerne les contrôles techniques, les contrôles routiers et les règles relatives aux documents d'immatriculation des véhicules. Afin d'atteindre l'objectif d'une amélioration de la sécurité des véhicules en circulation, les normes minimales de l'UE relatives aux contrôles techniques périodiques ont été renforcées et des normes obligatoires ont été introduites, de même que des contrôles routiers aléatoires. Cet aspect a été jugé essentiel pour éviter de réduire l'efficacité du contrôle technique. Afin d'atteindre l'objectif d'une mise à disposition des données qui sont nécessaires aux contrôles techniques et de celles qui en résultent, la directive relative au contrôle technique périodique encourage également la coopération et l'échange d'informations entre les États membres, y compris les registres des contrôles techniques.

La pertinence du paquet «contrôle technique» a diminué ces dernières années en raison de l'écart grandissant entre les exigences actuelles liées au contrôle technique et les nouveaux systèmes installés dans les véhicules modernes. En ce qui concerne les systèmes avancés d'aide à la conduite, les systèmes de transport intelligents (STI), l'interface homme-machine (HMI) et les dispositifs électroniques de sécurité, les trois directives ne semblent pas fournir un cadre suffisamment complet. À l'heure actuelle, le paquet «contrôle technique» ne prévoit pas de protocoles de contrôle spécifiques afin de garantir la conformité et l'entretien des véhicules électriques et hybrides, notamment des mises à jour logicielles, de manière sûre et efficace.

En ce qui concerne l'objectif du paquet «contrôle technique» de contribuer à réduire les émissions du transport routier, certains contrôles effectués dans le cadre des contrôles techniques périodiques ne sont plus suffisamment sensibles pour détecter

les défaillances du système de contrôle des émissions dans les véhicules à moteur à combustion interne. Les moteurs et les systèmes d'évacuation des gaz d'échappement des véhicules modernes présentent des critères de détection critiques qui ne sont pas couverts par les méthodes de contrôle actuellement prescrites, et la contribution actuelle du paquet «contrôle technique» à la réduction du nombre de véhicules en circulation à émissions élevées est moins importante. En outre, il n'existe actuellement aucune disposition de l'UE relative au contrôle technique des véhicules pour vérifier si les systèmes de réduction des NO<sub>x</sub> ou les filtres à particules des véhicules diesel sont manipulés ou défectueux.

En ce qui concerne l'amélioration de l'échange d'informations sur les résultats des contrôles entre les États membres, le cadre régissant actuellement les échanges d'informations s'est révélé inefficace. Bien que la législation mentionne la possibilité de procéder à des échanges électroniques de données entre les autorités des États membres, les États membres n'en font pas tous usage. Même si l'harmonisation des documents d'immatriculation des véhicules a permis aux citoyens d'immatriculer plus facilement des véhicules provenant d'autres États membres et de l'EEE, il est possible d'améliorer le processus de numérisation et de le simplifier encore davantage.

*1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La proposition est cohérente avec les objectifs et les priorités fixés dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de 2020 et dans le pacte vert pour l'Europe en ce qu'elle fait en sorte que les véhicules en circulation assurent un niveau adéquat de sécurité et de performance environnementale au fil du temps.

Elle est conforme aux objectifs fixés dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière et devrait également contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air, y compris à ceux des directives sur la qualité de l'air ambiant et de la directive sur les engagements nationaux de réduction des émissions, en permettant de mieux identifier les grands pollueurs qui représentent une part très importante des émissions totales du transport routier et de réduire leur présence.

La proposition facilitera l'accès en ligne aux informations relatives aux véhicules, aux procédures administratives pertinentes et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, ce qui est conforme au règlement sur le portail numérique unique. L'échange des informations relatives au contrôle technique et des données d'immatriculation sera aligné sur les règles applicables en matière de protection des données (RGPD).

La proposition est également alignée sur les exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement énoncées dans les règlements relatifs à la réception par type, notamment le règlement relatif à la sécurité générale. Elle comprend des mesures qui garantiront que des normes minimales sont respectées par les propriétaires pendant toute la durée de vie du véhicule. La proposition garantit la concordance entre les contrôles effectués dans le cadre des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers et la procédure de réception par type, y compris en ce qui concerne l'utilisation des contrôles techniques périodiques électroniques. La proposition est également cohérente avec les exigences de la législation relative aux véhicules hors d'usage (VHU).

La proposition est donc considérée comme cohérente avec les stratégies et instruments juridiques pertinents de l'UE et contribue aux priorités politiques de l'UE.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les coûts ponctuels en 2027 et les coûts d'adaptation récurrents de la Commission sont principalement liés à la mise à niveau du système informatique faisant office d'interface commune pour faciliter les interactions entre les autorités et les organisations gouvernementales, en particulier en ce qui concerne l'échange d'informations relatives aux véhicules. La fonctionnalité d'information s'appuiera sur la plateforme existante (MOVE-HUB) mise au point et gérée par la Commission aux fins de l'échange de diverses informations relatives au transport routier entre les États membres. La mise à niveau de ce système constituerait la meilleure utilisation possible de l'organisation actuelle et des ressources investies jusqu'à présent.

La mise en œuvre intégrale du paquet «contrôle technique» révisé nécessitera également des ressources humaines supplémentaires, à raison de 1 ETP/an à partir de 2027, pour les travaux liés à la mise en œuvre de la législation, notamment le soutien aux États membres pour la mise en place du cadre technique et numérique requis.

**1.6. Durée de la proposition/de l'initiative et de son incidence financière**

**durée limitée**

- En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

**durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

**1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)<sup>57</sup>**

**Gestion directe** par la Commission

- dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- par les agences exécutives.

**Gestion partagée** avec les États membres

**Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

- à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés
- à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser)

<sup>57</sup>

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement
- aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier
- à des établissements de droit public
- à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes
- à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes
- à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la politique étrangère et de sécurité commune, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné
- à des entités établies dans un État membre, régies par le droit privé d'un État membre ou par le droit de l'Union et qui peuvent se voir confier, conformément à la réglementation sectorielle, l'exécution des fonds de l'Union ou des garanties budgétaires, dans la mesure où ces entités sont contrôlées par des établissements de droit public ou par des entités de droit privé investies d'une mission de service public et disposent des garanties financières appropriées sous la forme d'une responsabilité solidaire des entités de contrôle ou des garanties financières équivalentes et qui peuvent être, pour chaque action, limitées au montant maximal du soutien de l'Union.

#### Remarques

La mise en œuvre de la proposition nécessite la mise à jour et la maintenance d'un système informatique existant. Ce système devrait connecter les réseaux existants de systèmes informatiques nationaux et de points d'accès interopérables, fonctionnant sous la responsabilité et la gestion individuelles de chaque État membre, pour garantir un échange sécurisé et fiable des informations relatives aux véhicules. La Commission définira des solutions informatiques appropriées dans des actes d'exécution, y compris la conception/l'architecture et les spécifications techniques d'une plateforme d'interface visant à interconnecter les systèmes nationaux en vue de l'échange d'informations.

Les coûts d'adaptation pour la Commission devraient se composer de deux principaux éléments de coût (calculés en valeur nette actuelle), comme suit:

- les coûts non récurrents (ponctuels), en 2027, supportés dans le cadre de la mise à jour technique nécessaire de la plateforme informatique et à son expérimentation pour l'échange d'informations relatives aux véhicules entre les États membres, estimés à 200 000 EUR;
- les coûts d'adaptation récurrents (maintenance et soutien de la plateforme dédiée), estimés à environ 50 000 EUR par an, destinés à un échange interactif d'informations entre les autorités des États membres.

Les travaux liés à la mise en œuvre du paquet «contrôle technique», y compris le soutien apporté ultérieurement aux États membres pour la mise en place du cadre technique et numérique requis, nécessitent une augmentation des ressources humaines à raison de 1 ETP/an à partir de 2027, pendant au moins trois ans.

## 2. MESURES DE GESTION

### 2.1. Dispositions en matière de suivi et de communication d'informations

Les tâches directement mises en œuvre par la DG MOVE suivront le cycle annuel de planification et de suivi, tel que mis en œuvre au sein de la Commission et des agences exécutives, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE.

En ce qui concerne les contrôles techniques périodiques, conformément à l'article 20 *bis* de la directive relative au contrôle technique périodique, les États membres transmettent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne<sup>58</sup> (la «plateforme en ligne»), les données collectées pour chacune des trois années civiles précédentes et concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire. Ces données indiquent (par année civile):

- le nombre de centres de contrôle par État membre;
- le nombre total de véhicules contrôlés;
- le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
- les aspects contrôlés et les points défectueux, conformément à l'annexe I, point 3.
- lorsque des véhicules immatriculés dans un autre État membre ont été soumis à des contrôles, le nombre, la catégorie et le résultat du contrôle de ces véhicules.

En ce qui concerne les contrôles routiers, conformément à l'article 20 de la directive relative au contrôle routier, les États membres communiquent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne (la «plateforme en ligne», identique à ce qui précède), les données collectées pour chacune des trois années civiles précédentes et concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire. Ces données indiquent (par année civile):

- le nombre total de véhicules contrôlés;
- le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
- le pays d'immatriculation de chaque véhicule contrôlé;
- pour les contrôles approfondis, les aspects contrôlés et les points défectueux, conformément à l'annexe IV, point 10;
- les résultats des mesures de télédétection effectuées conformément à l'article 4 *bis*.

La nouvelle période de déclaration pour les États membres est portée de deux ans actuellement à trois ans afin de contribuer à réduire la charge administrative pesant sur les autorités nationales. La plateforme en ligne est destinée à faciliter la

---

<sup>58</sup> Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

compilation automatique des données par des fonctionnalités spécifiques en matière de déclaration.

## **2.2. Système(s) de gestion et de contrôle**

### *2.2.1. Justification du (des) mode(s) d'exécution budgétaire, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

L'unité au sein de la DG MOVE chargée de ce domaine politique assurera la mise en œuvre de la directive

Les dépenses seront effectuées en gestion directe, dans le respect total des dispositions du règlement financier. La stratégie de contrôle des achats et des subventions au sein de la DG MOVE prévoit des contrôles juridiques, opérationnels et financiers ex ante spécifiques en ce qui concerne les procédures (y compris, pour les achats, un examen par la commission consultative des achats et des marchés) ainsi qu'en ce qui concerne la signature des contrats et conventions. En outre, les dépenses effectuées pour l'acquisition de biens et de services sont soumises à des contrôles ex ante et, le cas échéant, ex post et financiers.

### *2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

En ce qui concerne la mise en œuvre des tâches liées à la mise en place du mécanisme, les risques recensés sont liés au recours aux procédures de passation de marchés: retard, disponibilité des données, information en temps utile du marché, etc. Ces risques sont couverts par le règlement financier et atténués par l'ensemble de contrôles internes mis en place par la DG MOVE pour les achats de cette valeur.

### *2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport entre les coûts du contrôle et la valeur des fonds gérés concernés), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

L'augmentation budgétaire demandée s'applique à la modernisation et à la maintenance du système informatique. En ce qui concerne les activités de contrôle liées aux systèmes informatiques développés ou gérés par la direction responsable de la proposition, le comité de pilotage informatique suit régulièrement les bases de données de la direction et les progrès accomplis, en tenant compte de la simplification et du rapport coût-efficacité des ressources informatiques de la Commission.

La DG MOVE rend compte chaque année, dans son rapport annuel d'activité, du coût du contrôle de ses activités. Le profil de risque et le coût des contrôles pour les activités de passation de marchés sont conformes aux exigences.

## **2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

Les mesures habituelles de prévention et de protection de la Commission s'appliqueraient, spécifiquement:

- au contrôle du paiement de tout service effectué par le personnel de la Commission avant le paiement, compte tenu de toute obligation contractuelle, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion. Des dispositions antifraude (surveillance, exigences en matière de rapports,

etc.) seront introduites dans toutes les conventions et tous les contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de chaque paiement;

- aux fins de la lutte contre la fraude, la corruption et les autres actes illégaux, les dispositions du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) s'appliquent sans restriction.

La DG MOVE a adopté une stratégie antifraude (SAF) révisée en 2020. La SAF de la DG MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour déterminer les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger toute fraude.

Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF.

### 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

#### 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

*Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.*

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND <sup>59</sup> .	de pays AELE <sup>60</sup>	de pays candidats et pays candidats potentiels <sup>61</sup>	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
01	02.20.04.01	CD	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

*Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.*

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	OUI/NO N	OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NON

<sup>59</sup> CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

<sup>60</sup> AELE: Association européenne de libre-échange.

<sup>61</sup> Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

### 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

#### 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

##### 3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel		Numéro 01	Marché unique, innovation et numérique				
DG: MOVE			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027 <sup>62</sup>	2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire 02 20 04 01	Engagements	(1a)				0,25	0,250
	Paiements	(2a)				0,25	0,250
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000
	Paiements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques <sup>63</sup>							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
<b>TOTAL des crédits pour la DG MOVE</b>	Engagements	=1a+1b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
	Paiements	=2a+2b+3	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
			Année	Année	Année	Année	TOTAL CFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027

<sup>62</sup> L'année 2027 est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Pour les années suivantes, les coûts d'adaptation courants sont estimés à 0,05 million d'EUR, sans préjuger du prochain CFP.

<sup>63</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	<b>0,250</b>
	Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	<b>0,250</b>
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1</b> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
	Paiements	=5+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
			Année <b>2024</b>	Année <b>2025</b>	Année <b>2026</b>	Année <b>2027</b>	<b>TOTAL CFP 2021-2027</b>
• TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,250</b>
	Paiements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,250</b>
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>TOTAL des crédits pour les rubriques 1 à 6</b> du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
	Paiements	=5+6	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»				
DG: MOVE		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 <sup>64</sup>	TOTAL CFP 2021- 2027
• Ressources humaines		0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
• Autres dépenses administratives		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>TOTAL DG MOVE</b>	Crédits	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,188</b>	<b>0,188</b>

<b>TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>	(Total engagements = Total paiements)	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,188</b>	<b>0,188</b>
--	---------------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
<b>TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7</b>	Engagements	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,438</b>	<b>0,438</b>
du cadre financier pluriannuel	Paiements	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,438</b>	<b>0,438</b>

<sup>64</sup> Le cadre technique et numérique nécessite des ressources humaines supplémentaires à hauteur de 1 ETP/an à partir de 2027. Pour les années suivantes, cela ne préjuge pas du prochain CFP.

3.2.2. Estimation des réalisations financées à partir des crédits opérationnels (cette section ne doit pas être complétée pour les organismes décentralisés)

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations  ↓			Année 2024		Année 2025		Année 2026		Année 2027		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. section 1.6)						TOTAL			
	RÉALISATIONS (outputs)																			
	Type <sup>65</sup>	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 <sup>66</sup> ...																				
- Réalisation																				
- Réalisation																				
- Réalisation																				
Sous-total objectif spécifique n° 1																				
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																				
- Réalisation																				
Sous-total objectif spécifique n° 2																				
<b>TOTAUX</b>																				

<sup>65</sup> Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

<sup>66</sup> Tel que décrit dans la section 1.3.2. «Objectif(s) spécifique(s)».

### 3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

#### 3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

CRÉDITS VOTÉS	Année	Année	Année	Année	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
<b>RUBRIQUE 7</b>					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,188	<b>0,188</b>
Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Sous-total RUBRIQUE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	0,188	<b>0,188</b>
<b>Hors RUBRIQUE 7</b>					
Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Autres dépenses de nature administrative	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Sous-total hors RUBRIQUE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	0,188	<b>0,188</b>

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

#### 3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

##### 3.2.4.1. Financement sur le budget voté

*Estimation à exprimer en équivalents temps plein (ETP)*

CRÉDITS VOTÉS	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 <sup>67</sup>
<b>• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)</b>				
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	0	0	0	1
20 01 02 03 (Délégations de l'UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Recherche indirecte)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)	0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)	0	0	0	0

<sup>67</sup> Le cadre technique et numérique nécessite des ressources humaines supplémentaires à hauteur de 1 ETP/an à partir de 2027. Pour les années suivantes, cela ne préjuge pas du prochain CFP.

• Personnel externe (en ETP)					
20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)		0	0	0	0
Ligne d'appui admin. [XX.01.YY.YY]	- au siège	0	0	0	0
	- dans les délégations de l'UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Hors rubrique 7		0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

Compte tenu de la situation globalement tendue dans la rubrique 7, tant en termes de personnel que de niveau des crédits, les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG ou d'autres services de la Commission.

### 3.2.5. Vue d'ensemble de l'incidence estimée sur les investissements liés aux technologies numériques

Obligatoire: il convient d'indiquer dans le tableau figurant ci-dessous la meilleure estimation des investissements liés aux technologies numériques découlant de la proposition/de l'initiative.

À titre exceptionnel, lorsque la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative l'exige, les crédits de la rubrique 7 doivent être présentés sur la ligne spécifique.

Les crédits des rubriques 1-6 doivent être présentés comme des «Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels». Ces dépenses correspondent au budget opérationnel à affecter à la réutilisation/à l'achat/au développement de plateformes et d'outils informatiques directement liés à la mise en œuvre de l'initiative et aux investissements qui y sont associés (par exemple, licences, études, stockage de données, etc.). Les informations figurant dans ce tableau doivent être cohérentes avec les données détaillées présentées à la section 4 «Dimensions numériques».

TOTAL des crédits numériques et informatiques	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021- 2027
<b>RUBRIQUE 7</b>					
Dépenses informatiques (institutionnelles)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Sous-total RUBRIQUE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Hors RUBRIQUE 7</b>					
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels	0,000	0,000	0,000	0,250	<b>0,250</b>
<b>Sous-total hors RUBRIQUE 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
<b>TOTAL</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>

### 3.2.6. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).
- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.
- nécessite une révision du CFP.

### 3.2.7. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci- après:

Crédits en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	Année <b>2024</b>	Année <b>2025</b>	Année <b>2026</b>	Année <b>2027</b>	Total
Préciser l'organisme de cofinancement					
<b>TOTAL crédits cofinancés</b>					

### 3.3. *Incidence estimée sur les recettes*

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci- après:
  - sur les ressources propres
  - sur les autres recettes
  - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative <sup>68</sup>			
		Année <b>2024</b>	Année <b>2025</b>	Année <b>2026</b>	Année <b>2027</b>
Article .....					

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

<sup>68</sup> En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

--

## 4. DIMENSIONS NUMERIQUES

### 4.1. Exigences pertinentes en matière numérique

#### **E1: Exiger le certificat de contrôle technique au format électronique**

- Article 8, paragraphe 2, de la directive 2014/45/UE (relative au contrôle technique périodique).
- Bien que l'actuelle directive relative au contrôle technique périodique autorise l'utilisation de certificats de contrôle technique «électroniques», elle exige qu'une version imprimée certifiée soit remise à la personne qui présente le véhicule au contrôle. La mesure limitera l'exigence à la seule délivrance d'un document électronique, la remise de la version imprimée n'étant prévue que si la personne qui présente le véhicule en fait la demande
- L'échange de données relatives aux contrôles techniques périodiques dans le cadre de l'exigence E1 permettra aux services de contrôle technique de vérifier le statut d'un véhicule immatriculé dans l'UE dans le cas d'un contrôle routier ou aux fins d'une nouvelle immatriculation, sans qu'il soit nécessaire que le propriétaire du véhicule présente un certificat imprimé.
- Parties prenantes concernées: les États membres, les propriétaires de véhicules.
- Gestion des registres nationaux des véhicules et des bases de données des contrôles techniques périodiques existants.

#### **E2: Fournir aux autorités d'immatriculation des autres États membres de l'UE un accès électronique aux données pertinentes, y compris concernant les rapports des contrôles techniques périodiques conservés dans les bases de données nationales, au moyen d'une interface commune**

- Article 15 de la directive 1999/37/CE (relative aux documents d'immatriculation des véhicules) révisée, article 16 de la directive 2014/45/UE (relative au contrôle technique périodique) et article 18 *bis* de la directive 2014/47/UE (relative au contrôle routier).
- Cette mesure exigera que les États membres fournissent aux autres États membres qui le demandent l'accès aux données relatives à l'immatriculation ou aux données des véhicules relatives aux contrôles techniques périodiques, ainsi qu'à l'historique du kilométrage pour les véhicules immatriculés sur leur territoire.
- Parties prenantes concernées: les États membres, la Commission.
- Afin de faciliter l'échange de données, la mesure obligerait les États membres à connecter leurs bases de données nationales (registres des véhicules et bases de données contrôles techniques périodiques connexes, selon le cas) à la plateforme MOVE-HUB existante développée et gérée par la Commission aux fins de l'échange de diverses informations relatives au transport routier entre les États membres.

#### **E3: Introduire la délivrance des certificats d'immatriculation au format numérique afin de remplacer progressivement les documents au format papier (et sous forme d'une carte à puce) actuels**

- Articles 2, 3 et 5 et annexe III de la directive 1999/37/CE (relative aux documents d'immatriculation des véhicules) révisée.

- La mesure introduira l'obligation de délivrer de nouveaux certificats d'immatriculation au format numérique par défaut. Les détails techniques du certificat d'immatriculation numérique/mobile seront définis dans un acte d'exécution et feront référence aux normes ISO pertinentes, comme dans le cas du permis de conduire numérique. À l'instar du permis de conduire mobile, le certificat d'immatriculation numérique s'appuiera sur l'initiative eIDAS.
- Parties prenantes concernées: les États membres, les propriétaires de véhicules.
- La mesure s'applique à toutes les catégories de véhicules soumis à immatriculation dans les États membres. Aux fins de l'identification des véhicules en circulation ainsi que de la nouvelle immatriculation, les États membres devront reconnaître la version numérique du certificat d'immatriculation. À l'instar des documents physiques, le certificat d'immatriculation numérique du véhicule serait utilisé pour confirmer l'immatriculation du véhicule, pour vérifier certaines données techniques le concernant (la version numérique pourrait stocker davantage de données que la version papier) et pour permettre la vérification par les autorités.

**E4: Ajouter de nouvelles données au registre des véhicules – ensemble minimal obligatoire (y compris, entre autres: pays de la première immatriculation, statut d'immatriculation, statut du contrôle technique périodique, changements dus à une transformation)**

- Article 6, annexes I et II de la directive 1999/37/CE (relative aux documents d'immatriculation des véhicules) révisée.
- La mesure prévoira un ensemble minimal de données obligatoires à enregistrer par les États membres. Il pourrait s'agir, notamment, des éléments de données suivants: a. le pays dans lequel le véhicule a été immatriculé pour la première fois; b. le statut du véhicule (par exemple, radié, radié temporairement, suspendu, exporté, en fin de vie, détruit); c. le statut du contrôle technique périodique (subi avec succès sans défaut ou avec défauts mineurs, validité limitée avec défauts majeurs, échoué – défauts critiques) et la validité du certificat de contrôle technique (y compris la date d'expiration), ainsi que l'état de la batterie (pour les véhicules électriques): numéro d'identification de la batterie et informations indiquant si la batterie a été réparée ou remplacée; d. des changements dans les documents ou la transformation – toute rénovation importante d'un véhicule devant être approuvée et enregistrée; e. dans le cas d'un véhicule ayant fait l'objet d'une radiation définitive, des informations sur les motifs de cette radiation.
- Parties prenantes concernées: les États membres, les propriétaires de véhicules.
- Gestion des registres nationaux des véhicules et des bases de données des contrôles techniques périodiques existants.

**E5: Enregistrement des relevés kilométriques dans les bases de données nationales**

- Article 4 *bis* de la directive 2014/45/UE (relative au contrôle technique périodique).
- La mesure exige que les prestataires de services qui réalisent des travaux de réparation ou d'entretien sur un véhicule enregistrent les relevés du compteur kilométrique dans une base de données nationale spécifique ou dans le registre national des véhicules. Les constructeurs automobiles doivent également

envoyer régulièrement les relevés kilométriques de leurs véhicules connectés. L'article impose en outre aux États membres de partager l'historique du kilométrage avec les inspecteurs, le titulaire du certificat d'immatriculation et les autorités compétentes des États membres (voir E2).

- Parties prenantes concernées: les États membres, les réparateurs de véhicules, les ateliers, les constructeurs automobiles, les propriétaires de véhicules et les acheteurs potentiels.

#### **E6: Transmission d'informations à la Commission par les États membres**

- Article 20 *bis* de la directive 2014/45/UE (relative au contrôle technique périodique), article 16 de la directive 1999/37/CE révisée (relative aux documents d'immatriculation des véhicules), article 20 de la directive 2014/47/UE (relative au contrôle routier).
- En ce qui concerne la présentation de rapports, la mesure contiendra une exigence analogue à celle actuellement prévue par la directive relative au contrôle technique routier, quoique prévoyant des rapports plus simples et moins fréquents, qui imposera aux États membres de transmettre tous les trois ans un ensemble minimal d'informations relatives aux contrôles techniques périodiques, aux contrôles techniques routiers et aux nouvelles immatriculations de véhicules. Les États membres utiliseront à cette fin une plateforme commune, plutôt que d'envoyer des courriels accompagnés de fichiers Excel en annexe. Le format des rapports sera défini dans un acte d'exécution adopté par la Commission.
- Parties prenantes concernées: les États membres.

#### **4.2. Données**

Aucune donnée ne sera collectée au niveau de la Commission, hormis les données cumulées fournies par les États membres dans leurs rapports (pour plus de détails, voir l'exigence E6 ci-dessus et le point 2.1 de la présente déclaration sur le suivi et la communication d'informations). Ces données concernent le nombre de véhicules soumis à des contrôles périodiques et routiers, leur pays d'immatriculation ainsi que le nombre et les types de défaillances.

Toutes les autres exigences pertinentes (voir E1, E2, E3, E4, E5 ci-dessus) sont cohérentes avec le règlement sur le portail numérique unique en ce qu'elles facilitent l'accès en ligne à des informations relatives aux véhicules, à des procédures administratives pertinentes et à des services d'assistance et de résolution de problèmes.

Elles contribuent également aux objectifs de la stratégie de l'Union pour les données aux fins du développement d'espaces européens des données pour les administrations publiques susceptibles de soutenir l'application de la législation, notamment la législation en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement.

L'échange des informations relatives au contrôle technique et des données d'immatriculation devra être aligné sur les règles applicables en matière de protection des données (RGPD).

Le principe «une fois pour toutes» a été suivi et la possibilité de réutiliser les données existantes a été étudiée.

### 4.3. Solutions numériques

Afin de faciliter l'échange de données, l'exigence E2 imposerait aux États membres de connecter leurs bases de données nationales (registres des véhicules et bases de données connexes relatives au contrôle technique, selon le cas) à la plateforme MOVE- HUB existante développée et gérée par la Commission aux fins de l'échange de diverses informations relatives au transport routier entre les États membres. Il ne sera pas nécessaire de développer des logiciels supplémentaires pour recueillir des statistiques de messagerie. La plateforme MOVE- HUB pourrait également être utilisée pour communiquer l'historique du kilométrage des véhicules enregistré conformément à l'exigence E5, lors de la nouvelle immatriculation d'un véhicule dans un autre État membre.

D'autres exigences (E1, E3, E4) ne nécessitent pas de solution centrale et s'appuieront sur les solutions numériques nationales existantes. L'exigence 5 nécessitera soit la création de bases de données nationales (semblables au système belge Car- Pass), soit l'utilisation du registre national des véhicules pour enregistrer les relevés kilométriques.

Toutes les exigences proposées (E1, E2, E3, E4, E5, E6) sont cohérentes avec les politiques numériques (le portail numérique unique, le règlement sur les données) ainsi qu'avec les exigences du cadre de l'UE en matière de cybersécurité. Aucune utilisation des technologies de l'IA n'est envisagée pour les exigences énoncées.

L'exigence E6 s'appuiera sur la plateforme en ligne<sup>69</sup> mise en place par la Commission pour faciliter la communication entre la Commission et les États membres.

En ce qui concerne tant les contrôles techniques périodiques que les contrôles routiers, les États membres doivent transmettre à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne (la «plateforme en ligne»), les données collectées pour chacune des trois années civiles précédentes et concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire.

La période de déclaration pour les États membres est tous les trois ans, et la plateforme en ligne a pour objectif de faciliter la compilation automatique des données selon des fonctionnalités spécifiques en matière de déclaration.

### 4.4. Évaluation de l'interopérabilité

La mesure E2 exigera que les États membres donnent accès aux autres États membres qui le demandent aux données du véhicule relatives à l'immatriculation ou aux contrôles techniques périodiques des véhicules immatriculés sur leur territoire. Afin de faciliter l'échange de données, la mesure E2 obligera les États membres à connecter leurs bases de données nationales (registres des véhicules et bases de données contrôles techniques périodiques correspondantes, selon le cas) à la plateforme MOVE-HUB existante mise au point et gérée par la Commission aux fins de l'échange de diverses informations relatives au transport routier entre les États membres.

Pour l'interopérabilité, les mesures E1, E2, E3, E4 et E5 auront probablement:

<sup>69</sup> Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

1. un effet positif sur l'interopérabilité juridique transfrontière, car elles fournissent un cadre juridique cohérent pour l'utilisation des certificats et documents mentionnés et l'accès à ceux-ci par-delà les frontières;
2. un effet positif sur l'interopérabilité sémantique transfrontière, car elles fournissent un cadre clair pour définir un format commun et une signification commune des données échangées.
3. un effet positif sur l'interopérabilité technique transfrontière, car la structure du message permettra son utilisation par-delà les frontières. Cet aspect sera encore renforcé si les États membres décident d'utiliser la solution MOVE-HUB, qui est déjà fournie par la Commission et utilisée par les États membres pour l'échange de messages. Si les États membres décident de développer leurs propres systèmes, ils doivent veiller à ce que ceux-ci ne créent pas d'obstacles à l'interopérabilité;
4. une incidence positive sur l'interopérabilité organisationnelle, car elles exigent des États membres qu'ils alignent leurs processus afin de permettre l'utilisation des certificats et documents mentionnés et l'accès à ceux-ci par-delà les frontières.

#### **4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique**

Afin de faciliter la mise en œuvre harmonieuse des exigences pertinentes en matière numérique définies à la section 4.1., les actes d'exécution/délégés devront être adoptés aux fins suivantes:

- préciser un ensemble minimal de données techniques nécessaires à la réalisation des contrôles techniques périodiques, qui doivent être mises gratuitement et sans délai à la disposition des autorités compétentes, qui devront alors veiller à ce que les centres de contrôle agréés par elles y aient accès. Des exigences techniques supplémentaires devraient être énoncées dans un acte d'exécution modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/621 de la Commission;
- garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du certificat de contrôle technique numérique. Il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour préciser les caractéristiques d'interopérabilité et les mesures de sécurité applicables aux codes QR introduits sur les certificats de contrôle technique;
- résoudre les problèmes transfrontières. Les États membres devraient se prêter mutuellement assistance dans la mise en œuvre des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE. À cette fin, des règles relatives à l'échange d'informations et de données sur les véhicules sont nécessaires pour vérifier la situation légale et l'état technique d'un véhicule, l'historique du kilométrage, le contenu des certificats de contrôle technique et des rapports de contrôle technique routier;
- les fonctionnalités de la plateforme MOVE-HUB devraient être encore étendues afin de permettre l'échange nécessaire d'informations et/ou de données relatives aux véhicules aux fins des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, notamment pour préciser le format et le contenu des informations/données à échanger. Les États membres devraient connecter leurs systèmes électroniques contenant des informations sur les certificats de contrôle technique et l'historique du kilométrage au système MOVE-HUB;
- garantir des conditions uniformes de mise en œuvre des exigences en matière de rapports par les États membres, qui devraient rendre compte de la mise en œuvre de la directive 2014/45/UE et de la directive 2014/47/UE tous les trois

ans.