

**Bruxelles, le 27 novembre 2025
(OR. en)**

15613/25

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

**TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	14625/25
N° doc. Cion:	8255/25
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 - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 24 avril 2025, la Commission a présenté deux propositions législatives visant à réviser le paquet "contrôle technique" de 2014. Une de ces propositions modifie la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques (CTP) et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires (CTR), tandis que l'autre remplace la directive 1999/37/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

2. L'objectif général de ces deux propositions est 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. En outre, la proposition modifiant la directive CTP et la directive CTR poursuit les objectifs spécifiques suivants:
- a. assurer la cohérence, l'objectivité et la qualité du contrôle technique en intégrant les progrès technologiques, en particulier le contrôle des véhicules électriques et des systèmes avancés d'aide à la conduite, le déploiement de nouvelles méthodes de contrôle des émissions gazeuses (NO_x et nombre de particules) et des émissions sonores, ainsi que l'utilisation d'équipements de mesure des émissions et du bruit sur la voie publique pour détecter les véhicules à émissions élevées;
 - b. réduire 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; cet objectif consiste à modifier le champ d'application et la fréquence des contrôles réguliers ainsi que les normes de contrôle, et à créer un système d'enregistrement du kilométrage;
 - c. améliorer le stockage et l'échange électroniques de données pertinentes relatives à l'identification et au statut du véhicule, augmentant ainsi la disponibilité de ces données et facilitant la reconnaissance mutuelle par les services répressifs.

II. TRAVAUX MENES AU SEIN DES AUTRES INSTITUTIONS

3. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente pour cette proposition, au sein de laquelle M. Jens GIESEKE (PPE, DE) a été nommé rapporteur le 22 septembre 2025.
4. Le Comité économique et social européen a adopté un avis le 18 septembre 2025. Le Comité européen des régions a décidé de ne pas rendre d'avis.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES

5. Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses travaux sur la proposition le 30 avril 2025, sous la présidence polonaise, par une présentation générale de la Commission et par une présentation de l'analyse d'impact¹.
6. Sous la présidence polonaise, le Conseil a procédé à un échange de vues sur le paquet "contrôle technique" le 5 juin 2025. Les ministres se sont félicités de la révision des directives actuelles et de l'ambition de progresser vers davantage d'harmonisation, de numérisation et de modernisation. Dans leurs interventions, plusieurs ministres ont également souligné la nécessité de fixer des délais de mise en œuvre réalisables et de limiter autant que possible les coûts et la charge administrative.
7. La présidence danoise a procédé à l'examen détaillé de la proposition au sein du groupe entre juillet et novembre 2025. Sur la base des observations communiquées par les délégations lors des réunions du groupe et par écrit, la présidence a élaboré huit textes de compromis.
8. Les délégations ont pris acte des travaux préparatoires entrepris par la Commission, mais ont fait part de plusieurs préoccupations. Ces préoccupations portaient sur les coûts supplémentaires supportés par les propriétaires de véhicules dont les véhicules feraient l'objet de contrôles plus approfondis et plus fréquents, sur les limites de capacité et le fonctionnement efficace des centres de contrôle et des équipes chargées du contrôle routier, ainsi que sur les coûts administratifs tels que les frais de fonctionnement des nouveaux équipements. Plusieurs délégations auraient souhaité que la proposition laisse une plus grande place aux considérations d'ordre social en ce qui concerne les propriétaires de voitures plus anciennes, et ont souligné que les défaillances techniques des voitures ne sont pas souvent à l'origine d'accidents.
9. Un autre sujet de préoccupation a été la faisabilité pratique: les délégations se sont interrogées sur l'évolutivité des nouvelles méthodes de contrôle éprouvées dans des conditions de laboratoire (mesure des NO_x des voitures diesel après avoir fait chauffer le véhicule) et sur l'obligation imposée aux États membres d'utiliser des méthodes qui ne sont pas encore mises au point (mesure du nombre de particules et mesure des NO_x des voitures à essence) ou qui ne sont pas largement utilisées (mesure des émissions par télédétection).

¹ Le rapport d'analyse d'impact est joint à l'autre proposition, ST 8259/25 ADD 5 à 7.

10. Toutefois, certaines délégations ont appuyé la proposition de la Commission concernant la télédétection, d'autres se sont déclarées favorables à de nouveaux contrôles des émissions s'ils s'appliquent à des groupes de véhicules plus limités ou uniquement lors de contrôles routiers. Par conséquent, il s'est avéré particulièrement difficile de trouver un compromis sur les nouvelles méthodes de contrôle des émissions et la télédétection.
11. Les principales modifications apportées par la présidence sont les suivantes:

Directive CTP

- a. Champ d'application et fréquence minimale des contrôles (articles 2 et 5 de l'acte modifié): le compromis conserve le champ d'application des contrôles et les fréquences minimales tel qu'il est actuellement appliqué. Cela signifie qu'il n'est pas donné suite au passage proposé à des contrôles annuels au lieu de contrôles bisannuels après dix ans et à l'introduction de contrôles supplémentaires pour les camionnettes, et que l'exception actuelle permettant d'exclure les motocycles du champ d'application, lors de l'application d'autres mesures, est maintenue.
- b. Contrôle dans un autre État membre que l'État membre d'immatriculation (article 4, paragraphe 4, article 5, paragraphe 1, dernier alinéa, et article 8, paragraphe 1 bis): le compromis suit l'approche de la Commission concernant un certificat de contrôle technique provisoire délivré dans un autre État membre, mais étend le champ d'application aux véhicules utilitaires légers. Le compromis renforce la communication entre les États membres concernés et offre une plus grande souplesse quant au moment où il convient d'effectuer le prochain contrôle technique régulier dans l'État membre d'immatriculation.
- c. Relevés kilométriques (article 4 bis): la présidence conserve l'obligation de la proposition de mettre en place des bases de données nationales en ce qui concerne les relevés kilométriques, fournissant ainsi un outil efficace pour lutter contre la fraude liée aux kilomètres parcourus par le véhicule. Elle précise que le champ d'application ne devrait concerner que les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers. Les cas des relevés kilométriques obligatoires et de leur inclusion dans la base de données seraient plus limités que ce qui est prévu dans la proposition: outre les centres de contrôle, qui doivent déjà enregistrer les données relatives au kilométrage, les ateliers autorisés par les constructeurs automobiles ainsi que les constructeurs en ce qui concerne les véhicules connectés seraient intégrés dans le système de communication d'informations. L'inclusion d'autres cas de relevés kilométriques dans la base de données serait laissée à la discrétion de l'État membre.

- d. Nouvelles méthodes de contrôle des émissions (article 6, et annexe I, point 8.2): d'une part, le compromis vise à rendre les contrôles techniques périodiques suffisamment sensibles pour détecter les défaillances du système de contrôle des émissions des véhicules modernes, qui sont beaucoup plus propres s'ils fonctionnent selon les configurations des constructeurs, et, par conséquent, à apporter une contribution utile aux objectifs stratégiques de l'UE en matière de qualité de l'air ambiant² et à la mise en œuvre de nouvelles normes d'émissions des véhicules³. À cette fin, il approuve en principe la proposition de la Commission relative à la mesure du nombre de particules et des NO_x dans les centres de contrôle. D'autre part, compte tenu des obstacles qui subsistent, à savoir l'absence de méthodes fiables et l'évolutivité pratique, le compromis réduit la pression immédiate sur les capacités des centres de contrôle et diminue le risque concernant la robustesse des résultats des contrôles, en proposant une évolution échelonnée fondée sur des actes d'exécution pour préciser les méthodes de contrôle et le champ d'application, assortis de délais de mise en œuvre spécifiques.
- e. Certificat électronique de contrôle technique (article 8): presque toutes les délégations ont appuyé la proposition visant à passer à un certificat électronique de contrôle technique qui soit consigné dans les portefeuilles européens d'identité numérique, tout en laissant la possibilité à la personne qui présente le véhicule de demander une version imprimée. Le compromis précise que la délivrance de certificats dans les portefeuilles commence quatre ans après l'entrée en vigueur de la directive. Le compromis n'exige plus qu'une copie papier soit certifiée; il serait suffisant de vérifier son authenticité au moyen d'un code QR.
- f. Échange et communication de données (articles 16, 20 et 20 bis): d'une manière générale, les délégations ont soutenu l'objectif visant à améliorer l'interopérabilité transfrontière et l'échange de données en temps réel entre les autorités nationales et, par extension, les centres de contrôle. Toutefois, un grand nombre d'États membres ne souhaitent pas que cet échange s'appuie exclusivement sur le système MOVE-HUB, mis au point par la Commission. Pour ces raisons, la présidence a ajouté un nouveau paragraphe à l'article 16, qui permet aux États membres d'utiliser leurs propres applications ou des applications tierces, y compris EUCARIS, pour échanger des données et se connecter au système électronique MOVE-HUB.

² 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).

³ Normes les plus récentes: 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 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).

Le compromis conserve la nouvelle obligation de présentation de rapports (article 20 *bis*) avec un champ d'application réduit; cette présentation de rapport sera semblable à celle prévue par la directive relative au contrôle routier.

- g. Systèmes électroniques de sécurité⁴, données des constructeurs (article 5, paragraphes 6 et 7) et liste d'autres points de l'annexe I, point 3: le compromis détaille de manière plus approfondie le flux de données des constructeurs et la gestion des données, qui doivent être fondés sur des actes d'exécution. En ce qui concerne les soixante-deux points du système électronique de sécurité qui doivent faire l'objet de nouveaux contrôles conformément à la proposition de la Commission, le compromis les regroupe en partie sous d'autres éléments existants à contrôler, rend en partie leur contrôle facultatif et les supprime en partie.

À la demande des délégations, deux points à contrôler sont ajoutés: premièrement, un lien volontaire entre les campagnes de rappel de véhicules et les contrôles techniques, dans le but d'améliorer les résultats des campagnes de rappel qui ont un lien étroit avec la sécurité et la santé (point 0.3); deuxièmement, un contrôle des systèmes d'alarme et d'extinction d'incendie (point 9.13).

Directive CTR

- a. Champ d'application (article 2 de l'acte modifié): le compromis soutient l'extension du champ d'application du système de contrôle routier aux véhicules utilitaires légers de la catégorie N1. Le compromis tente de répondre aux vives préoccupations de certaines délégations, d'une part, en autorisant leur exclusion du champ d'application s'ils font l'objet d'un contrôle technique régulier après deux ans, puis chaque année, et, d'autre part, en modifiant l'objectif de couverture du parc visé à l'article 5.
- b. Téledétection (articles 4 *bis* et 21 de la proposition, et article 9 *bis* et article 18, paragraphe 3, du compromis): le compromis établit le concept de téledétection en tant que mesure volontaire, sous réserve d'un réexamen après l'acquisition d'une expérience supplémentaire dans la pratique. Afin de faciliter le suivi transfrontière après la détection de véhicules à émissions élevées, la Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir des valeurs seuils pour une telle coopération transfrontière.

⁴ Ce thème a été renommé "Systèmes avancés d'aide à la conduite et autres systèmes liés à la sécurité".

- c. Pourcentage de véhicules devant faire l'objet d'un contrôle routier initial (article 5): le compromis suit la proposition en fixant des objectifs de contrôle du parc par État membre, au lieu d'un objectif à l'échelle de l'Union, et un nouvel objectif de contrôle pour les véhicules utilitaires légers de catégorie N1. Ce dernier objectif est fixé par rapport (10 %) au nombre total de contrôles de véhicules utilitaires lourds, au lieu de 2 % du nombre annuel de véhicules utilitaires légers immatriculés proposé par la Commission.
- d. Contrôle de l'arrimage du chargement (article 10, paragraphe 1, point c), et article 13): le compromis tient compte de l'avis majoritaire des délégations selon lequel l'obligation de contrôle ne peut porter que sur le contrôle technique routier initial, étant donné qu'il n'y a pas suffisamment de moyens de contrôle pour effectuer un contrôle approfondi de l'arrimage du chargement sur chaque véhicule faisant l'objet d'un contrôle. Par conséquent, un contrôle approfondi sera toujours fondé sur le jugement de l'inspecteur à la suite de l'évaluation visuelle obligatoire de l'arrimage du chargement.
- e. Échange et communication de données (articles 18 bis et 20): le compromis prévoit un échange de données aligné sur la proposition de directive CTP et une présentation de rapports semblable à la proposition de la Commission et à la pratique actuelle.
- f. Contenu et méthodes du contrôle approfondi (articles 10 et 11, annexe II): lorsque les éventuels points à contrôler durant les contrôles routiers approfondis coïncident avec ceux qui concernent les CTP, les modifications proposées par la présidence sont identiques à celles proposées pour la directive CTP. Toutefois, deux modifications sont apportées: premièrement, le compromis précise à l'article 10, paragraphe 1, que la méthode par défaut du contrôle routier initial est un contrôle visuel, qui peut être complété par l'utilisation d'équipements spécifiques. Deuxièmement, en ce qui concerne la mesure des émissions de NO_x des moteurs diesel, le compromis suggère que la mesure lors du contrôle routier soit établie dans le délai de transposition de trois ans, étant donné que la mise en condition préalable du véhicule n'est pas un problème lorsque le moteur est contrôlé à chaud. Le considérant 15 bis précise que si l'État membre recourt à des centres de contrôle technique pour le contrôle approfondi, ce dernier dépendra de l'introduction de méthodes de contrôle pertinentes dans ces centres de contrôle à la suite de l'adoption d'actes d'exécution.
Conformément à l'approche de la télédétection, le compromis a ajouté la télédétection, à confirmer en utilisant la méthode de contrôle standard, comme méthode de substitution (8.1.1, 8.2.2.2 à 8.2.3.3).

Transposition (article 3 de l'acte modificatif)

12. Compte tenu du caractère ambitieux et complexe des exigences introduites par les révisions proposées, de nombreux États membres ont demandé la mise en place d'une période de transposition plus longue, qui a été portée à trois ans dans le compromis. Des éléments de la mise en œuvre posant particulièrement problème ont été traités au cours de phases de mise en œuvre spécifiques après l'adoption d'actes d'exécution (voir le point 11.d ci-dessus pour les contrôles d'émissions, l'article 8 de la directive CTP pour la délivrance de certificats électroniques de contrôle technique).
13. Lors de la réunion tenue par le groupe le 13 novembre 2025, les délégations ont, en règle générale, soutenu le texte de compromis de la présidence⁵ dans la perspective d'une orientation générale, certaines d'entre elles ayant demandé de nouvelles clarifications ou des changements supplémentaires. La Commission a pris acte des travaux techniques entrepris par la présidence, mais a souligné que plusieurs éléments de réforme qu'elle considérait comme les plus importants ont été soit réduits dans leur portée ou leur ambition, soit supprimés. La Commission a réservé sa position, y compris en ce qui concerne la sélection des habilitations pour l'adoption d'actes délégués et d'actes d'exécution.
14. Lors de sa réunion du 21 novembre, le Comité des représentants permanents a approuvé à une large majorité le compromis figurant à l'annexe et à l'addendum 1⁶ de la présente note. Certaines délégations ont exprimé à nouveau leurs vives préoccupations qui subsistent en ce qui concerne la complexité et la charge administrative ou technique.

IV. CONCLUSIONS

15. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est invité à marquer son accord sur une orientation générale lors de sa session du 4 décembre 2025.

⁵ ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identique au texte figurant dans le document ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, à l'exception de quelques corrections d'ordre linguistique.

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 européen⁷,
vu l'avis du Comité des régions⁸,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO C , , p. .

- (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"⁹. 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 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.

⁹ 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>).

- (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 techniques 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, y compris les véhicules électriques et les véhicules électriques hybrides. 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 dans une large mesure les procédures administratives et de supprimer les obstacles qui subsistent à la libre circulation. Parmi ces obstacles figure 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.
- (5 bis) Les contrôles à effectuer durant le cycle de vie d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux, tout en contribuant de façon efficace à la réalisation des objectifs des directives.

- (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, qui soient proportionnées et adaptées, 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 Conseil¹⁰, en particulier pour les particules fines et les oxydes d'azote (NO_x).
- (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 2021-2030¹¹.
- (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. Les États membres peuvent exempter du contrôle technique périodique obligatoire les motocycles de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW s'ils ont mis en place d'autres mesures efficaces en matière de sécurité routière telles que des contrôles routiers.

¹⁰ 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, <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD (2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (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, compte tenu des exigences en matière de communication énoncées à l'article 61 et à l'annexe X du règlement (UE) 2018/858, qu'un ensemble minimal d'informations devrait être mis, gratuitement et sans retard indu, à la disposition des autorités compétentes ou des centres de données centralisés chargés par les autorités d'un ou de plusieurs États membres de gérer l'accès à ces informations, ce qui devrait alors garantir que les centres de contrôle disposent également de l'accès requis.
- (10) Pour les véhicules des catégories M1 et N1, l'État membre d'immatriculation devrait reconnaître un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré par un autre État membre pour une période de six mois, à condition que le nouveau contrôle technique périodique soit effectué dans l'État membre d'immatriculation, ce qui signifie que le véhicule doit retourner dans l'État membre d'immatriculation pendant la période de validité du certificat de contrôle technique provisoire de l'UE pour faire l'objet du nouveau contrôle technique périodique. 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. Afin de garantir que le statut du véhicule est clair, l'État membre qui effectue le contrôle communique le résultat du contrôle dans un bref délai par l'intermédiaire de MOVE-HUB à 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. La manipulation du compteur kilométrique peut avoir une incidence sur la sécurité routière, étant donné que les acheteurs sont induits en erreur quant au degré d'usure et donc aux besoins d'entretien, et que les véhicules concernés n'ont probablement pas fait l'objet de l'entretien requis. L'efficacité de cette mesure est toutefois limitée car, dans la plupart des États membres, le premier contrôle technique des véhicules de catégorie M1 ou N1 n'est effectué que quatre ans après la première immatriculation et, dans nombre d'entre eux, seulement tous les deux ans par la suite. Sur la base de l'expérience supplémentaire acquise dans plusieurs États membres en ce qui concerne différentes catégories de véhicules, les États membres devraient au moins veiller, d'une part, à ce que le kilométrage soit enregistré chaque fois que des réparateurs autorisés par des constructeurs automobiles effectuent des travaux d'entretien ou de réparation sur un véhicule de catégorie M1 ou N1 et, d'autre part, à ce que les relevés soient enregistrés dans une base de données ou un registre des véhicules au niveau national. Les réparateurs autorisés exercent leurs activités dans le cadre du système de distribution d'un constructeur. Afin d'augmenter encore le nombre de points de données dans l'historique du kilométrage, les États membres peuvent donner accès à cette même base de données ou à ce même registre des véhicules au niveau national à d'autres prestataires de services, en particulier aux ateliers indépendants de réparation ou d'entretien, et peuvent également inclure d'autres fournisseurs de relevés kilométriques fiables, tels que des compagnies d'assurances ou des sociétés de location de voitures. Les États membres devraient mettre ces relevés à la disposition des autorités compétentes et du titulaire du certificat d'immatriculation et fournir aux inspecteurs l'historique du kilométrage (données et/ou évaluation).
- (12 bis) Les États membres devraient en outre exiger des constructeurs ou de leurs représentants qu'ils transmettent le kilométrage des véhicules connectés tous les trois mois. Étant donné que les États membres ne disposent pas d'un accès direct à ces données, ils ne sont pas responsables de leur qualité. 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 véhicules. Les États membres peuvent décider de facturer des frais administratifs lorsqu'ils fournissent l'historique du kilométrage au titulaire du certificat d'immatriculation. 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).

- (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.
- (13 *bis*) Afin de garantir le contrôle adéquat des véhicules électriques et des véhicules électriques hybrides, y compris les nouveaux systèmes électroniques avancés, il est important que les inspecteurs soient correctement formés à la fois dans le cadre de la formation initiale et de la formation continue. Pour pouvoir procéder aux contrôles des différents nouveaux types de véhicules et de systèmes, les États membres devraient avoir la possibilité de délivrer des autorisations à des inspecteurs spécialisés dans la réalisation de contrôles sur certains types de véhicules uniquement ou dans la réalisation de certains types de contrôles uniquement. Les États membres qui souhaitent recourir à cette possibilité devraient veiller à ce que le certificat délivré à ces inspecteurs indique clairement les limites imposées à l'inspecteur dans la réalisation des contrôles techniques.

- (14) Aujourd'hui, de nombreux nouveaux systèmes électroniques avancés sont intégrés aux véhicules modernes afin que ces derniers soient plus sûrs et aident le conducteur. Ces systèmes peuvent être obligatoires ou non pour la réception par type lorsque le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil¹² 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 techniques périodiques et les contrôles 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_x 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) 2023/688¹³, 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 des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers 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_x.

¹² 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>).

¹³ 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>).

- (15 *bis*) En ce qui concerne la mesure des NO_x des véhicules à moteur à allumage par compression lors du contrôle technique périodique, la Commission devrait préciser, au moyen d'actes d'exécution, les exigences relatives à la mise en condition préalable des véhicules, sur la base d'études confirmant l'adéquation des méthodes, et les normes EURO à inclure dans le champ d'application, avant de pouvoir inclure ces véhicules dans le champ d'application du contrôle des émissions. La mesure des NO_x des véhicules à moteur à allumage par compression lors des contrôles routiers peut être effectuée plus facilement, étant donné que les véhicules sont sélectionnés et chauffés pour le contrôle. S'il est prévu que le suivi ait lieu dans un centre de contrôle technique, ce suivi dépend de la mise en œuvre des méthodes appropriées de contrôle des émissions conformément aux actes d'exécution.
- (15 *ter*) En ce qui concerne la mesure du nombre de particules pour les véhicules à moteur à allumage commandé, la Commission devrait préciser les méthodes de mesure et les valeurs limites au moyen d'actes d'exécution avant de pouvoir les inclure dans le champ d'application du contrôle des émissions. La Commission peut préciser, par voie d'actes d'exécution, la méthode, les valeurs limites et les normes EURO à inclure pour la mesure des NO_x provenant des moteurs à allumage commandé.
- (15 *quater*) Les campagnes de rappel des véhicules conformément au règlement (UE) 2018/858 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi qu'au règlement (UE) 2023/988 relatif à la sécurité générale des produits, dépendent du suivi effectif par les propriétaires de véhicules ou les titulaires de certificats d'immatriculation. Les contrôles techniques pourraient faciliter les campagnes de rappel des véhicules si la défaillance qui a conduit à la campagne représente un risque grave pour la sécurité ou la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route ou pour l'environnement. Par conséquent, il convient d'établir un lien entre les campagnes de rappel et les contrôles techniques. Grâce à ce lien, les États membres devraient avoir la possibilité de déterminer si une campagne de rappel donnée doit entraîner un contrôle technique et de classer la défaillance qui est à l'origine de la campagne de rappel en tant que défaillance majeure ou critique. La classification de la défaillance peut avoir une incidence sur le résultat du contrôle technique et peut aboutir à ce que le véhicule soit considéré comme ayant échoué au contrôle jusqu'à ce que la défaillance ait été corrigée et que cette correction ait été vérifiée lors d'un contrôle technique ultérieur.

- (15 *quinquies*) L'établissement du lien entre les campagnes de rappel et le contrôle technique dépend d'un flux d'informations fiable et actualisé entre les constructeurs et les autorités compétentes, puis les centres de contrôle. Ce lien est sans préjudice des règles garantissant que le propriétaire du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation a été dûment informé de la campagne de rappel et a eu la possibilité de faire vérifier et réparer le véhicule, et ne modifie pas, ni ne transfère aux autorités publiques, les responsabilités des constructeurs et des autres opérateurs économiques de la chaîne d'approvisionnement de prendre des mesures correctives appropriées, y compris le rappel de véhicules, lorsqu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour la sécurité ou la santé des occupants du véhicule ou des autres usagers de la route ou pour l'environnement.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (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, de la conversion d'un véhicule pour le faire fonctionner avec des carburants de substitution ou d'une modification du système de conduite. Cela ne fait pas obstacle à la réglementation nationale relative à la réception des véhicules modifiés ou altérés immatriculés dans l'État membre concerné et ne la restreint pas.
- (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. Cela s'applique également au rapport du contrôle routier plus détaillé.

- (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 Conseil¹⁴. 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 ou critiques 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 suspendre l'autorisation d'utiliser le véhicule sur la voie publique, jusqu'à ce qu'il soit remédié aux défaillances et que cette correction ait été vérifiée lors d'un prochain contrôle technique. La suspension devrait être consignée au registre des véhicules de l'État membre d'immatriculation.
- (22) Toute altération ou manipulation du système de réduction des émissions, du système à haute tension, y compris du système de gestion de batterie, du silencieux ou des systèmes de sécurité d'un véhicule peut entraîner une défaillance majeure ou critique et devrait être passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. L'altération ou la manipulation impliquent, entre autres, la désactivation, la modification ou le réglage délibérés des systèmes et composants du véhicule, dans le but de modifier la fonction initialement prévue par le constructeur, afin de contourner la réglementation ou les prescriptions techniques.

¹⁴ 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 (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (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 des directives. 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. Cet échange devrait également concerner le certificat de conformité délivré au titre du règlement (UE) 2018/858. Les États membres peuvent garantir l'accès aux données conformément aux règles relatives à l'échange de données établies dans ledit règlement.
- (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 membres¹⁵. 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)¹⁶.

¹⁵ Règlement d'exécution (UE) 2016/480 de la Commission du 1^{er} 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).

¹⁶ 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).

- (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, les certificats de contrôle technique provisoire de l'UE et l'historique du kilométrage à la plateforme MOVE-HUB aux fins de l'échange de messages. Les États membres peuvent continuer à utiliser leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), pour se connecter au système électronique MOVE-HUB. L'échange d'informations et de données par l'intermédiaire de la plateforme MOVE-HUB devrait être effectif dans un délai de deux ans 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 de l'UE. Sous réserve de l'autorisation de la Commission, les 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 de l'UE arrivant à expiration. Si la crise persiste, il devrait être possible de prolonger encore la validité.
- (27) Les véhicules utilitaires légers de la catégorie N1 sont utilisés de manière plus intensive que les voitures particulières, souvent dans des zones densément peuplées. Compte tenu du nombre croissant de véhicules utilitaires légers de catégorie N1 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. L'expérience acquise dans certains États membres a montré que les taux de détection augmentent considérablement par rapport aux méthodes de contrôle obligatoires. Les dispositifs de télédétection peuvent être utilisés de manière systématique pour vérifier une grande partie du parc automobile en conditions de conduite réelles. Les émissions des véhicules sont dynamiques, les pics d'émission se produisant plus fréquemment dans des conditions spécifiques, telles que lors de démarrages à froid. Une seule mesure par télédétection stationnaire peut indiquer avec succès si un véhicule à émissions élevées est défectueux ou a été altéré. En fonction de l'ampleur du dépassement de la mesure, il peut s'avérer nécessaire d'effectuer plusieurs mesures par télédétection stationnaires pour confirmer qu'un véhicule produit des émissions élevées. 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.
- (28 bis) La télédétection ne peut se substituer à un contrôle routier, mais peut être utilisée pour sélectionner des véhicules en vue d'un contrôle routier ultérieur. La vérification des mesures par télédétection peut avoir lieu soit dans le cadre d'un contrôle routier immédiatement après une mesure par télédétection, soit dans un centre de contrôle technique. Étant donné que la télédétection identifie les véhicules à fortes émissions, quel que soit leur État membre d'immatriculation, l'État membre qui a identifié le véhicule et l'État membre d'immatriculation devraient coopérer pour assurer un suivi adéquat, sur la base de valeurs harmonisées concernant les véhicules à fortes émissions.

- (28 *ter*) La vérification sur la route ou dans un centre de contrôle devrait suivre les méthodes de contrôle décrites respectivement aux points 8.1 et 8.2 de l'annexe II de la directive 2014/47/UE et à l'annexe I de la directive 2014/45/UE. Cela signifie, par exemple, que lorsqu'une voiture ou un véhicule utilitaire léger diesel de catégorie N1 équipé(e) d'un moteur Euro 5b ou plus récent ou un véhicule utilitaire lourd ou un autocar de classe Euro VI est soupçonné d'émettre des particules fines au-delà de la limite légale au moment de leur réception, leurs émissions devraient être vérifiées en mesurant le nombre de particules conformément au point 8.2.3.1 de l'annexe correspondante. Pour les véhicules diesel sans filtre à particules, les émissions seront vérifiées à l'aide d'une mesure de l'opacité. La vérification des émissions de NO_x des véhicules diesel est effectuée selon la nouvelle méthode de mesure conformément au point 8.2.3.3 de l'annexe correspondante. Les États membres devraient déterminer la méthode de vérification des émissions à l'échappement pour les véhicules de catégorie L. Les émissions sonores doivent être vérifiées à l'aide d'un sonomètre.
- (29) [...]
- (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. En outre, les États membres devraient procéder à des contrôles techniques routiers initiaux des véhicules utilitaires légers de catégorie N1 correspondant à au moins 10 % du nombre total de contrôles techniques routiers initiaux des véhicules utilitaires lourds.
- (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) L'arrimage du chargement est essentiel pour la sécurité routière. Une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement devrait obligatoirement faire partie des contrôles routiers initiaux dans tous les États membres. Un contrôle plus détaillé de l'arrimage du chargement peut ensuite avoir lieu sur la base des résultats du contrôle routier initial.
- (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, d) le format dans lequel les données sur les contrôles périodiques et les contrôles routiers doivent être communiquées, e) les exigences relatives à la mise en condition préalable des véhicules et les normes EURO à inclure pour la mesure des oxydes d'azote (NO_x) des moteurs à allumage par compression dans les centres de contrôle technique, f) les méthodes et les valeurs limites pour la mesure du nombre de particules et pour la mesure des oxydes d'azote (NO_x) des moteurs à allumage commandé, et g) les limites communes à fixer pour les émissions à l'échappement ou sonores, ou les deux, qui devraient être utilisées pour identifier par télédétection les véhicules à fortes émissions lorsque cette identification devrait donner lieu à un suivi transfrontière. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹⁷.
- 34) [...]

¹⁷ 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>).

- (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 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) 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 total de véhicules contrôlés par catégorie, les aspects contrôlés et les points défaillants. S'agissant des contrôles routiers, la fréquence de la présentation de rapports est 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'examens 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 de l'UE, et des dispositions de la directive 2014/47/UE. Il convient d'accorder une attention particulière à l'expérience acquise en matière de télédétection, en vue de son intégration générale dans le système de contrôle technique, le cas échéant.

- (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 explicatifs¹⁸, 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:

¹⁸ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

Article premier

Modifications de la directive 2014/45/UE

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

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:

- "– véhicules à deux ou trois roues – véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW;
- tracteurs à roues appartenant aux catégories T5, 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.";

b) au paragraphe 2, le septième tiret est remplacé par le texte suivant: "

- véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e, de cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'une puissance nominale ou nette continue maximale supérieure à 11 kW, lorsque l'État membre a mis en place des mesures alternatives de sécurité routière pour les véhicules à deux ou trois roues, en tenant notamment compte des statistiques pertinentes en matière de sécurité routière pour les cinq dernières années. Les États membres communiquent ces exemptions à la Commission.".

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point 1) est remplacé par le texte suivant:

"1) "véhicule": tout véhicule à moteur, ou sa remorque, ne circulant pas sur rails, à l'exception des trolleybus, à savoir les véhicules reliés à une ligne électrique;"

b) le point 6 *bis*) suivant est inséré:

"6 *bis*) "véhicule connecté": tout véhicule équipé d'une connexion sans fil permettant de transmettre le kilométrage;"

c) 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;"

d) le point 12) est remplacé par le texte suivant:

"12) "certificat de contrôle technique": un rapport du contrôle technique au format numérique, ou une version imprimée de celui-ci, qui peut être vérifié conformément à l'article 8, paragraphe 2, et est délivré par l'autorité compétente ou par un centre de contrôle;"

e) le point 12 *bis*) suivant est inséré:

"12 *bis*) "certificat de contrôle technique provisoire de l'UE": 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 8;"

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 du paragraphe 4, le contrôle technique est effectué par l'État membre d'immatriculation du véhicule, ou par un organisme public 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. Les États membres peuvent reconnaître un certificat de contrôle technique 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.
4. Dans le cas des véhicules des catégories M₁ et N₁, le contrôle technique peut, conformément à l'article 8, également être effectué dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation du véhicule. L'État membre d'immatriculation reconnaît la validité d'un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré dans cet autre État membre.
5. Les constructeurs automobiles mettent gratuitement et sans retard indu les informations techniques visées au paragraphe 6 à la disposition des autorités compétentes concernées sous une forme précisée au moyen d'actes d'exécution, de façon non discriminatoire et dans un format lisible par machine. Ces autorités compétentes peuvent décider de charger des centres de données centralisés d'organiser le flux de données des constructeurs et de gérer l'accès aux informations techniques. Les autorités compétentes ou les centres de données centralisés qu'elles ont désignés mettent ces informations techniques à la disposition des centres de contrôle.
6. La Commission adopte des actes d'exécution précisant l'ensemble des informations techniques qui doivent être utilisées dans le cadre du 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, en veillant à ce que les informations permettent d'identifier clairement le véhicule et la liste des options montées en usine qui en résulte. 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, la détermination de l'intégrité et des versions appropriées des logiciels, ainsi que des descriptions et illustrations des signaux d'avertissement ou des témoins d'alerte.

Ces actes d'exécution tiennent compte des conditions et des mesures d'accès aux informations du système OBD établies conformément à l'annexe X, appendice 4, du règlement (UE) 2018/858; toutefois, la communication d'informations techniques identifiées par la Commission conformément au paragraphe 1 est gratuite.

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

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 des relevés kilométriques

1. Chaque État membre veille à ce que le kilométrage soit enregistré dans une base de données nationale ou un registre des véhicules national en ce qui concerne les contrôles techniques périodiques des véhicules des catégories M₁ et N₁ et lorsque des réparateurs autorisés par les constructeurs automobiles réalisent des travaux de réparation ou d'entretien sur un tel véhicule. Les États membres exigent en outre des constructeurs automobiles ou de leurs représentants qu'ils transmettent le kilométrage des véhicules connectés qu'ils ont fabriqués tous les trois mois à compter de la date de première immatriculation du véhicule. Ce kilométrage est enregistré dans la base de données nationale ou le registre des véhicules national.
2. Les États membres peuvent également imposer à d'autres prestataires de services, tels que ceux qui réalisent des travaux de réparation ou d'entretien sur un tel véhicule, d'enregistrer le kilométrage dans la base de données ou le registre national des véhicules visé au paragraphe 1.

3. 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 la nouvelle immatriculation des véhicules, de la réception des véhicules et du registre ou de la base de données visé(e) au paragraphe 1. Les États membres peuvent décider de ne mettre à la disposition des inspecteurs qu'une évaluation de l'historique du kilométrage.
4. Les États membres prennent les mesures appropriées pour informer les acheteurs potentiels de véhicules d'occasion que le titulaire du certificat d'immatriculation a accès à l'historique du kilométrage du véhicule visé au paragraphe 3.
5. 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 au kilométrage consignées dans les bases de données nationales ou les registres nationaux des véhicules visés au paragraphe 1.
6. L'altération ou la manipulation de compteurs kilométriques en vue de réduire le nombre de kilomètres parcourus ou de donner une représentation trompeuse de ce nombre est passible de sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires.

* 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 M1 et N1: quatre ans après la date de première immatriculation du véhicule, puis tous les deux ans.
 - b) véhicules appartenant à la catégorie M₁ utilisés comme taxis ou ambulances, véhicules appartenant aux catégories M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ et O₄: un an après la date de première immatriculation du véhicule, puis chaque année;
 - c) tracteurs à roues appartenant aux catégories T5, 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 du contrôle technique visé à l'article 4, paragraphe 4, les États membres programment le prochain contrôle technique de façon à ce que la durée de validité du certificat de contrôle technique soit respectée.
2. Les États membres déterminent des intervalles appropriés dans lesquels les véhicules des catégories L3e, L4e, L5e et L7e de cylindrée supérieure à 125 cm³ 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 au cours duquel 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 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Pour chaque domaine visé au paragraphe 1, les autorités compétentes de l'État membre ou le centre de contrôle effectuent un contrôle technique couvrant au moins les points visés à l'annexe I, point 3, à l'aide des méthodes recommandées ou de méthodes équivalentes approuvées par une autorité compétente pour le contrôle de ceux-ci, tels que définis à l'annexe I, point 3. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Les contrôles sont effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

Au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission adopte des actes d'exécution précisant:

a) les méthodes de mise en condition préalable du véhicule pour la mesure des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des moteurs à allumage par compression et la détermination des classes d'émissions EURO associées à ces méthodes,

b) les méthodes et les valeurs limites de mesure des émissions en nombre de particules des moteurs à allumage commandé,

comme indiqué au point 8.2 du point 3 de l'annexe I. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les centres de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de préciser les méthodes et les valeurs limites de mesure des NO_x des moteurs à allumage commandé visées au point 8.2 du point 3 de l'annexe I, ainsi que de déterminer les classes d'émissions EURO associées à ces méthodes. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les centres de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

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

c) 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 cm³ 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.";

d) le paragraphe suivant est ajouté:

"4. Aux fins de la délivrance d'un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE conformément à l'article 4, paragraphe 4, lorsque le véhicule est fabriqué en vue d'une conduite de l'autre côté de la route, il n'est pas soumis au contrôle des points visés à l'annexe I, le véhicule n'étant pas conçu pour les respecter dans l'État membre réalisant le contrôle.".

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

"Article 8

Certificat de contrôle technique et certificat de contrôle technique provisoire de l'UE

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 ou, dans le cas visé à l'article 4, paragraphe 4, un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE contenant au moins les éléments normalisés des codes harmonisés correspondants de l'Union énumérés à l'annexe II.

À partir du [date d'entrée en vigueur + 4 ans + 1 jour], les États membres veillent à ce que les certificats de contrôle technique et les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE 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 et les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE 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 des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE 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.

- 1 *bis*. Un certificat de contrôle technique provisoire de l'UE est valable pour une durée de six mois. L'autorité compétente communique le résultat du contrôle à l'État membre d'immatriculation sans tarder, et au plus tard dans un délai de cinq jours civils.

Si l'État membre d'immatriculation ne reconnaît pas les certificats de contrôle technique délivrés par l'État membre concerné conformément à l'article 4, paragraphe 3, le contrôle technique ultérieur a lieu dans l'État membre d'immatriculation du véhicule. Le certificat de contrôle technique provisoire de l'UE contient des informations à cet effet.

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 du certificat de contrôle technique ou du certificat de contrôle technique provisoire de l'UE à la personne qui présente le véhicule au contrôle. Ces versions imprimées sont faciles d'utilisation et contiennent un code QR interopérable permettant d'en vérifier l'authenticité, la validité et l'intégrité. Au plus tard un an après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 8, le 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.
- 3 bis. Les États membres communiquent sans retard indu à la Commission et aux autres États membres tout nouveau modèle de certificat de contrôle technique ou de certificat de contrôle technique provisoire de l'UE ainsi que 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 numérique 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. 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 ou les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE qu'ils délivrent. Cette communication a lieu sans retard indu après la délivrance de chaque certificat de contrôle technique ou certificat de contrôle technique provisoire de l'UE. 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.
6. Les États membres peuvent décider que les informations figurant sur le certificat de contrôle technique ou certificat de contrôle technique provisoire de l'UE précédent soient mises à la disposition des inspecteurs.
7. 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.

8. 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 et des certificats de contrôle technique provisoires de l'UE;
 - d) la délivrance et la vérification d'un code QR valable, sécurisé et interopérable;
 - e) la notification aux émetteurs de confiance des certificats de contrôle technique et certificats de contrôle technique provisoires de l'UE.

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. En cas de défaillances mineures uniquement, le contrôle technique est considéré comme ayant été subi avec succès, les défaillances sont rectifiées et le véhicule ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.
2. En cas de défaillances majeures, le contrôle est considéré comme ayant échoué. 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. En cas de défaillances critiques, le contrôle est considéré comme ayant échoué. 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 sur la voie publique 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 tarder par l'autorité compétente dans l'État membre d'immatriculation, prouvant que le véhicule est en état de circuler.

4. Toute altération ou manipulation du système de réduction des émissions, du système à haute tension, y compris du système de gestion de batterie, du silencieux ou des systèmes de sécurité du véhicule entraînant une défaillance majeure ou critique 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>).".

8 *bis*) À l'article 10, le premier alinéa du paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le centre de contrôle ou, le cas échéant, l'autorité compétente de l'État membre qui a effectué le contrôle technique d'un véhicule immatriculé sur son territoire ou un contrôle technique conforme à l'article 4, paragraphe 4, délivre une preuve, telle qu'une mention sur le document d'immatriculation du véhicule, une vignette, un certificat, une vérification électronique ou toute autre information aisément accessible, pour chaque véhicule ayant subi ce contrôle avec succès. Cette preuve indique la date avant laquelle le prochain contrôle technique doit avoir lieu."

- 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.
 - a. 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, s'ils sont disponibles, au résultat du dernier certificat de contrôle technique, ou, dans le cas visé à l'article 4, paragraphe 4, au certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré au cours des trois dernières années, aux rapports de contrôle technique routier des trois dernières années au moins et à l'historique du compteur kilométrique du véhicule qui sont stockées dans les bases de données nationales et couvrant à tout le moins les trois dernières années.
 - b. Les États membres interconnectent leurs systèmes électroniques concernant les données figurant dans les certificats de contrôle technique, les certificats de contrôle technique provisoires de l'UE 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.
 - c. L'obligation prévue à l'alinéa b) est considérée comme respectée si les États membres utilisent leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) pour échanger des données et se connecter au système électronique MOVE-HUB.

2. Au plus tard le [VEUILLEZ 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 de deux ans 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;"

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

"Article 20

Présentation de rapports

Au plus tard le 31 mars 2032, 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 de l'UE. 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 total de véhicules contrôlés;
 - b) le nombre de véhicules contrôlés par catégorie;
 - c) les aspects contrôlés et les points défaillants, conformément à l'annexe I, point 3, de la présente directive.

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.
3. 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, II, 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^{er} 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 l'utilisation progressive de la télédétection des véhicules circulant sur le territoire des États membres."

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

- a) au paragraphe 1, 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 N1;"

- b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

"1 *bis*. Les États membres, qui effectuent des contrôles techniques périodiques annuels, conformément à la directive 2014/45/UE, sur des véhicules de catégorie N1 immatriculés sur leur territoire à partir de deux ans après la première immatriculation du véhicule, peuvent exclure ladite catégorie de véhicules du champ d'application de la présente directive.";

- c) 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 13) est remplacé par le texte suivant:

"13) "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) "télédétection": 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."

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 10 % du nombre total de contrôles techniques routiers initiaux des véhicules visés au paragraphe 1."

- 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 ainsi que du rapport du dernier contrôle technique routier détaillé. Les États membres imposent à leurs autorités d'accepter les preuves électroniques de ces contrôles techniques et de ces contrôles routiers."

- 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."

- 9 bis) L'article suivant est inséré:

"Article 9 bis

Télédétection

1. Les États membres peuvent avoir recours à des technologies de télédétection pour vérifier les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores des véhicules à moteur et peuvent, sur la base de la télédétection, sélectionner des véhicules en vue d'un contrôle technique routier initial. Les États membres peuvent également avoir recours à la télédétection pour identifier les véhicules ayant des émissions potentiellement élevées, dont les émissions peuvent être vérifiées dans un centre de contrôle, tel qu'il est défini dans la directive 2014/45/UE. Les États membres ayant recours à des technologies de télédétection en informent la Commission.
2. Sur la base des informations fournies par les États membres utilisant la télédétection conformément à l'article 20, paragraphe 3, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant une série de limites communes de télédétection pour les émissions à l'échappement ou les émissions sonores, ou les deux, ainsi que des exigences de précision associées, telles que des mesures répétées, devant être utilisées pour identifier les véhicules à fortes émissions devant être suivis dans un autre États membre conformément à l'article 18, paragraphe 3; des exigences différentes peuvent être fixées pour les équipements de télédétection fixes ou mobiles, ou pour l'analyse du panache, et des limites 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.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2."

10) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le deuxième alinéa est modifié comme suit:

a *bis*) 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 *ter*) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule. Cette évaluation visuelle peut être complétée par l'utilisation d'équipements spécifiques;"

c *quater*) le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) procède à une évaluation visuelle de l'arrimage du chargement du véhicule;"

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

"2. En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier approfondi et à un contrôle de l'arrimage du chargement, conformément à l'article 13."

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe II jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

Au plus tard le [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 24 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative], la Commission adopte des actes d'exécution précisant les méthodes et les valeurs limites de mesure des émissions en nombre de particules des moteurs à allumage commandé visées au point 8.2 du point 3 de l'annexe II. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les installations de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

La Commission peut adopter des actes d'exécution afin de préciser les méthodes et les valeurs limites de mesure des NO_x des moteurs à allumage commandé visés au point 8.2 du point 3 de l'annexe II, et de déterminer les classes d'émissions EURO associées à cette méthode. Les procédures de contrôle sont opérationnelles dans les installations de contrôle dans un délai de quatre ans à compter de l'adoption des actes d'exécution.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2."

- 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 peut faire l'objet d'un contrôle plus détaillé 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 s'assurer 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 se déplacer hors 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 du système de réduction des émissions, du système à haute tension, y compris du système de gestion de batterie, du silencieux ou des systèmes de sécurité du véhicule entraînant une défaillance majeure ou critique 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) L'article 18 est modifié comme suit:

a) 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).";

b) le paragraphe suivant est ajouté:

"3. Lorsqu'un État membre utilisant la télédétection conformément à l'article 9 *bis* a identifié un véhicule immatriculé dans un autre État membre comme étant à fortes émissions en appliquant les seuils et les niveaux de précision établis dans l'acte d'exécution visé à l'article 9 *bis*, paragraphe 2, l'État membre informe l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation, par l'intermédiaire du point de contact visé à l'article 17, des résultats des mesures de télédétection et, le cas échéant, du contrôle technique routier ultérieur. Lorsqu'aucun contrôle routier ultérieur n'a été effectué, l'État membre ayant mesuré les émissions peut demander à l'autorité compétente de l'État membre d'immatriculation de prendre des mesures de suivi jugées appropriées par l'État membre d'immatriculation, telles que soumettre le véhicule à un contrôle routier ou à un contrôle technique comportant la mesure des émissions concernées."

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.
 - (a) 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, s'ils sont disponibles, au résultat du contrôle du dernier certificat de contrôle technique, à tout certificat de contrôle technique provisoire de l'UE délivré au cours des trois dernières années, aux rapports de contrôle technique routier des trois dernières années au moins et à l'historique du kilométrage du véhicule qui sont stockées dans les bases de données nationales.

- (b) Les États membres interconnectent leurs systèmes électroniques concernant les données figurant dans 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.
- (c) L'obligation prévue à l'alinéa b) est considérée comme respectée si les États membres utilisent leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (Eucaris) pour échanger des données et se connecter au système électronique MOVE-HUB.
2. Au plus tard le [VEUILLEZ 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 de deux ans 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 défaillants, conformément à l'annexe IV, point 10 de la présente directive.

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

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.

3. Les États membres ayant notifié à la Commission l'utilisation de la télédétection conformément à l'article 9 *bis*, paragraphe 1, informent la Commission, dans un délai d'un an à compter de cette notification, les niveaux d'émissions à l'échappement ou d'émissions sonores, le cas échéant, par catégorie de véhicules, ainsi que les exigences de précision telles que les mesures répétées, qu'ils ont établis en vue d'identifier les véhicules à fortes émissions, ainsi que des résumés des résultats des mesures correspondantes. Les États membres informent la Commission de toute modification de ces niveaux et exigences.

***** 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) À l'article 21, les deuxième et troisième tirets sont remplacés par le texte suivant:
- "– la mise à jour de 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."

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

"Article 24

Présentation de rapports

Au plus tard le 31 mars 2032, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en application 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."

18 *bis*) L'article 24 *bis* suivant est inséré:

"Article 24 bis

Réexamen

Après avoir reçu des rapports concernant la télédétection, conformément à l'article 20, paragraphe 3, d'au moins cinq États membres, la Commission évalue l'efficacité de la télédétection conformément à l'article 9 *bis*."

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 [VEUILLEZ INSÉRER LA DATE: 3 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
