

Bruxelles, le 25 avril 2025
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2025/0096(COD)**

**8259/25
ADD 6**

**TRANS 146
CODEC 473
IA 31**

NOTE DE TRANSMISSION

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

Date de réception: 24 avril 2025

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

N° doc. Cion: SWD(2025) 97 final

Objet: DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION
RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT
accompagnant les documents
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
Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil
concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les
données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres
nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2025) 97 final

p.j.: SWD(2025) 97 final

Bruxelles, le 24.4.2025
SWD(2025) 97 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant les documents

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

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'Union?

La présente initiative vise à évaluer et à renforcer l'incidence des trois directives du paquet «contrôle technique» sur la sécurité routière et la performance environnementale des véhicules. Malgré la législation existante de l'UE et les améliorations apportées aux technologies automobiles, notamment les systèmes de sécurité active et les systèmes intelligents d'aide à la conduite dans les nouveaux véhicules, des véhicules dangereux continuent de circuler sur les routes de l'UE, ce qui contribue aux accidents, soit en tant que cause principale, soit en tant que facteur contributif. Certains véhicules dangereux, c'est-à-dire les véhicules présentant des défaillances majeures ou critiques, sont détectés lors d'un contrôle technique périodique ou d'un contrôle routier. D'autres peuvent ne pas être détectés, soit parce que le contrôle technique périodique ou le contrôle routier n'est pas capable de les détecter, soit parce qu'ils ne sont pas soumis à un contrôle. Il s'agit notamment de véhicules équipés de dispositifs de sécurité manipulés et de véhicules dont le chargement a été mal arrimé.

Le deuxième problème est le contrôle insuffisant des émissions de polluants atmosphériques et des émissions sonores des véhicules. Certains contrôles effectués dans le cadre des contrôles techniques périodiques actuels ne sont plus suffisamment sensibles pour détecter les défaillances du système de contrôle des émissions, et les procédures de contrôle actuelles ne sont pas adaptées pour atteindre les objectifs stratégiques de l'UE en matière de pollution atmosphérique et sonore. La mesure des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) ou les valeurs du nombre de particules pour les voitures neuves ne sont toujours pas couvertes par l'actuel paquet «contrôle technique», et il n'existe actuellement aucune disposition de l'UE relative au contrôle technique des véhicules pour vérifier si les systèmes de réduction des NO_x ou les filtres à particules des véhicules diesel sont manipulés ou défectueux. Compte tenu de ces lacunes, la contribution du paquet «contrôle technique» à la réduction du nombre de véhicules à émissions élevées est devenue moins importante. En outre, les directives ne contribuent pas efficacement à l'application des règles relatives à la circulation transfrontière et au commerce des véhicules dans l'UE.

Les directives du paquet «contrôle technique» ont fait l'objet d'une évaluation ex post qui a directement suivi l'analyse d'impact. L'évaluation a conclu que le paquet «contrôle technique» n'avait que partiellement réussi à atteindre ses objectifs de contribuer à renforcer la sécurité routière et à réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier. Toutefois, les véhicules défectueux ne sont pas encore toujours détectés, car certaines catégories de véhicules ne sont pas soumises à des contrôles techniques périodiques ou à des contrôles routiers dans certains États membres ou parce que la fréquence ou l'étendue des contrôles n'est pas adaptée aux risques plus élevés qu'ils représentent pour la sécurité et l'environnement. Les faiblesses recensées dans l'actuel paquet «contrôle technique» nécessitent que les directives soient adaptées non seulement pour répondre aux besoins actuels, mais aussi pour relever les défis futurs, tels que le contrôle des systèmes avancés d'aide à la conduite et des systèmes automatisés.

Le transport routier, en particulier le transport de marchandises, est un secteur international, dans lequel l'homologation et le contrôle des véhicules sont réglementés au niveau de l'UE et au niveau international (CEE-ONU). Il présente donc, par nature, une forte dimension transfrontière. Les problèmes constatés s'appliquent dans l'ensemble de l'Union et ont les mêmes causes sous-jacentes.

Quels sont les objectifs à atteindre?

Conformément au pacte vert pour l'Europe et à la stratégie de mobilité durable et intelligente, l'initiative contribuera à améliorer la sécurité routière dans l'UE, la mobilité durable et la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE. À cette fin, les objectifs spécifiques de l'initiative sont les suivants: 1) assurer la cohérence, l'objectivité et la qualité du contrôle technique des véhicules d'aujourd'hui et de demain; 2) réduire considérablement la manipulation et améliorer la détection des véhicules défectueux, afin de permettre la détection des systèmes de contrôle de la sécurité et des émissions (c'est-à-dire les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores) défectueux/manipulés, ainsi que de la fraude au compteur kilométrique; et 3) améliorer le stockage et l'échange électroniques de certaines données sur les véhicules, remédiant ainsi au problème de la disponibilité insuffisante de ces données et facilitant la reconnaissance mutuelle par les services répressifs.

Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

Étant donné que le transport routier et l'industrie automobile exercent leurs activités par-delà les frontières sur le marché intérieur et à l'échelle internationale, il est beaucoup plus efficace et plus efficace de s'attaquer aux problèmes au niveau de l'UE qu'au niveau des États membres. Bien que les pratiques nationales diffèrent historiquement, un certain niveau minimal d'harmonisation des contrôles des véhicules et des solutions communes pour échanger des données sur les véhicules entre les États membres sont plus efficaces qu'une kyrielle de solutions nationales non coordonnées. Grâce à l'application de règles communes au contrôle des technologies automobiles modernes (véhicules électriques, systèmes avancés d'aide à la conduite et équipements de contrôle des émissions les plus récents), les États membres réaliseront des économies d'échelle et les fabricants des équipements de contrôle pourront opérer sur un marché plus homogène.

B. Les solutions

Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Quatre options stratégiques (OS1a, OS1b, OS2, OS3) ont été conçues pour résoudre les problèmes recensés. Toutes ces options adaptent les contrôles techniques périodiques aux véhicules électriques et incluent de nouveaux éléments à contrôler au moyen de contrôles techniques périodiques électroniques (notamment l'intégrité des logiciels des systèmes de contrôle de la sécurité et des émissions). Elles prévoient également de nouvelles méthodes de contrôle des émissions de particules et de NO_x, qui sont nécessaires pour s'adapter aux technologies de contrôle des émissions plus récentes et pour détecter les véhicules à émissions élevées, y compris ceux qui ont été manipulés. Un contrôle technique après toute modification importante impliquant, par exemple, le changement du système de propulsion ou de la classe d'émissions est également requis dans toutes les options stratégiques, de même que la numérisation du certificat de contrôle technique, l'interconnexion des registres nationaux des véhicules et l'extension de l'ensemble de données harmonisées sur les véhicules figurant dans ces registres. Toutes les options stratégiques prévoient également d'obliger les États membres à enregistrer les relevés kilométriques dans une base de données nationale et à les mettre à la disposition des autres États membres en cas de nouvelle immatriculation.

Outre les mesures communes, l'**option stratégique OS1a** met l'accent sur une utilisation plus efficace des données (relatives à l'immatriculation et au statut) des véhicules, y compris la délivrance de certificats d'immatriculation au format numérique. L'**option OS1b** est axée sur le renforcement de l'efficacité des contrôles techniques grâce à la technologie de télédétection, qui permet de détecter les véhicules susceptibles d'atteindre un niveau élevé d'émissions, lesquels peuvent être i) soit contrôlés lors d'un contrôle routier ultérieur immédiatement après avoir été détectés, ii) soit appelés à un centre de contrôle technique pour un contrôle des émissions. Elle supprimerait également la possibilité d'exempter les motocycles des contrôles techniques périodiques, exigerait le contrôle annuel des émissions des véhicules utilitaires légers et rendrait obligatoire le contrôle de l'arrimage du chargement. L'option OS1b introduit également des contrôles techniques périodiques annuels obligatoires pour les véhicules de plus de dix ans. L'option OS1b faciliterait la libre circulation des personnes en exigeant que l'État membre d'immatriculation reconnaisse le certificat de contrôle technique périodique délivré par un autre État membre pour une période maximale de six mois, à condition que le contrôle technique périodique suivant soit effectué dans l'État membre d'immatriculation.

L'**option OS2** combine la plupart des mesures proposées dans le cadre des options OS1a et OS1b. Elle comprend une mesure supplémentaire sur la gouvernance des données, visant à définir les procédures et les moyens d'accès aux informations techniques des véhicules (y compris les données embarquées). Elle introduirait également des contrôles routiers pour les véhicules utilitaires légers. L'**option OS3** est l'option la plus ambitieuse, car elle pousse encore plus loin l'harmonisation du champ d'application et des méthodes du contrôle technique et la reconnaissance mutuelle des certificats de contrôles techniques périodiques. L'option OS3 ajoute aux mesures incluses dans l'option OS2 une nouvelle extension du champ d'application des contrôles techniques périodiques afin de couvrir tous les motocycles sans exception et les remorques légères, et étend le champ d'application des contrôles routiers aux motocycles. Elle exige également que les certificats de contrôle technique périodique délivrés dans un autre État membre soient reconnus sans limitation par l'État membre d'immatriculation.

L'option OS2 est l'option privilégiée, étant donné qu'elle est considérée comme efficace pour atteindre les objectifs stratégiques, qu'elle présente une grande efficacité et des avantages nets et qu'elle est cohérente avec les politiques nationales bien établies dans ce domaine.

Quelles sont les positions des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

L'option privilégiée bénéficie du soutien du secteur des contrôles techniques périodiques (CITA, FSD et autres), ainsi que des consommateurs (FIA) et des fabricants d'équipements de contrôle (EGEA) et de motocycles (ACEM). Elle est également soutenue par certains États membres, notamment ceux qui comptent sur des milliers de petits centres de contrôle technique. En ce qui concerne l'accès aux informations et l'échange d'informations, divers répondants (notamment CITA, EGEA et EReg) ont souligné l'importance d'un accès gratuit et aisé aux données embarquées afin de permettre le contrôle approprié des véhicules. Les exigences plus strictes en matière d'arrimage du chargement prévues dans cette option sont fortement soutenues par le secteur de la logistique.

C. Incidence des options privilégiées

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

L'option OS2 contribuera à accroître la sécurité routière dans l'UE et, selon les estimations, devrait permettre de sauver 6 912 vies et d'éviter 64 885 blessés graves sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence. Elle contribuera également à la mobilité durable en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores, ce qui entraînera des économies de coûts externes, estimées à 83,4 milliards d'EUR (en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence). Elle contribuera à faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE en supprimant les obstacles à la nouvelle immatriculation des véhicules dans un autre État membre et en reconnaissant (de manière limitée) à l'échelle de l'UE les certificats de contrôles techniques périodiques.

L'option OS2 devrait également apporter des avantages considérables en introduisant des méthodes de contrôle des véhicules électriques, en améliorant le contrôle des émissions (mesure des NO_x et du nombre de particules) et en introduisant des méthodes de contrôle des systèmes avancés d'aide à la conduite et d'autres systèmes de sécurité. Le contrôle annuel des véhicules de plus de dix ans apportera non seulement des avantages considérables sur le plan de la sécurité et de la protection de l'environnement, mais créera également des milliers d'emplois, en particulier dans les États membres où l'industrie automobile est en train de perdre des emplois. Des avantages sont également attendus grâce à l'introduction de contrôles obligatoires de l'arrimage du chargement et aux mesures sur la gouvernance des données. De nouvelles méthodes de contrôle, telles que la chasse aux panaches et la télédétection pour surveiller les émissions de polluants et les émissions sonores d'un grand nombre de véhicules, rendront beaucoup plus efficace la détection des véhicules à émissions élevées.

L'option OS2 devrait permettre d'améliorer la détection et donc de réduire le nombre de véhicules défectueux ou manipulés, notamment grâce à l'extension des contrôles routiers aux véhicules utilitaires légers. Elle devrait permettre de réduire considérablement la manipulation du compteur kilométrique en raison de l'obligation d'enregistrer les relevés kilométriques et de mettre les enregistrements à disposition en cas de réimmatriculation. Elle devrait également apporter des avantages en rendant le certificat de contrôle technique électronique obligatoire, en introduisant le document d'immatriculation des véhicules au format numérique, en donnant accès aux rapports de contrôles techniques périodiques dans les bases de données nationales et en étendant les données relatives au véhicule figurant dans les registres nationaux des véhicules. Les avantages totaux de l'option privilégiée sont estimés à 391,6 milliards d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Les coûts totaux de l'option privilégiée (OS2) devraient s'élever à 65,9 milliards d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence. Les coûts les plus importants sont les coûts administratifs pour les autres entreprises (c'est-à-dire les propriétaires de véhicules) liés aux contrôles techniques périodiques supplémentaires et à la coopération avec les autorités publiques lors des contrôles routiers (qui représentent environ 39 % des coûts totaux de l'option OS2), suivis par les coûts d'adaptation pour les centres de contrôles techniques périodiques (pour les équipements, la formation et les inspecteurs supplémentaires pour effectuer les contrôles), qui représentent environ 35 % des coûts totaux de l'option OS2. Les coûts administratifs pour les administrations publiques nationales sont principalement liés à la mise en place de la base de données pour les relevés kilométriques et

au fonctionnement du système (3,6 % des coûts totaux de l'option OS2). Les coûts administratifs pour les citoyens, quant à eux, sont estimés à 21 % des coûts totaux de l'option privilégiée et sont dus au contrôle annuel obligatoire des véhicules de plus de dix ans, à l'introduction de contrôles routiers pour les motocycles et aux contrôles supplémentaires des émissions pour les véhicules qui s'avèrent être des émetteurs importants. Les autres coûts représentent une part relativement faible des coûts totaux.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

Les centres de contrôle qui sont des PME devront supporter des coûts supplémentaires en raison de l'adaptation aux véhicules électriques et hybrides, de l'inclusion des contrôles techniques périodiques électroniques pour vérifier le respect du règlement relatif à la sécurité générale, des contrôles obligatoires concernant les particules et les NO_x, des contrôles supplémentaires des émissions pour les véhicules utilitaires légers et des contrôles des émissions sonores des motocycles. Ces coûts supplémentaires concernent la formation des inspecteurs et l'acquisition des équipements nécessaires. Toutefois, les coûts d'équipement supplémentaires signifient des revenus supplémentaires pour les fabricants d'équipements de garage, dont beaucoup sont également des PME. Dans le même temps, les opérateurs de contrôles techniques périodiques seront en mesure de récupérer toute augmentation des coûts au moyen des redevances liées au contrôle technique périodique, ce qui leur permettra de maintenir leurs niveaux de bénéfices tout en obtenant de nouvelles sources de revenus. Les PME seront les principales bénéficiaires des 19 000 à 20 000 nouveaux emplois qui seront créés grâce à des contrôles plus fréquents et plus sophistiqués. Si les grands opérateurs de contrôles techniques périodiques pourraient en bénéficier davantage que les petits, tous devraient en principe y trouver leur compte. Enfin, une application plus efficace du cadre de contrôle technique garantira une concurrence plus équitable, en réduisant les possibilités d'obtenir un avantage en matière de prix sur la base de normes moins strictes pour les véhicules et d'éviter l'entretien nécessaire des véhicules.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

L'option privilégiée devrait entraîner des coûts administratifs ponctuels et récurrents pour les autorités des États membres, estimés à 2,39 milliards d'EUR en valeur actuelle sur la période 2026-2050. Ces coûts seront dus à la mesure visant à lutter contre la fraude au compteur kilométrique, dans le cadre de laquelle un système d'enregistrement des relevés kilométriques des véhicules dans les garages et autres centres de réparation devra être mis au point. Exprimé en valeur actuelle sur la période 2026-2050, le total des coûts administratifs ponctuels et récurrents liés à cette mesure est estimé à 2,12 milliards d'EUR. En outre, les contrôles routiers des camionnettes engendreront des coûts administratifs récurrents (c'est-à-dire des coûts de main-d'œuvre pour les contrôles supplémentaires), estimés à 107,5 millions d'EUR en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence.

Le total des coûts d'adaptation pour l'option privilégiée est estimé à 207,2 millions d'EUR, en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence, dont 29,7 millions d'EUR de coûts ponctuels. Les coûts d'adaptation supplémentaires les plus importants pour les autorités sont dus à l'introduction de la télé-détection et à la possibilité d'utiliser la chasse aux panaches pour mesurer les émissions de NO_x des camions, ainsi qu'à l'installation de caméras acoustiques. Cela implique des coûts ponctuels pour l'achat de l'équipement nécessaire, la mise en place de l'infrastructure informatique correspondante et la formation nécessaire des inspecteurs, ainsi que des coûts récurrents pour l'entretien de l'équipement et la gestion des données, et des coûts de main-d'œuvre pour les inspecteurs qui effectuent la chasse aux

panaches. Le total des coûts d'adaptation dus à cette mesure sur la période 2026-2050 est estimé à 192,9 millions d'EUR, en valeur actuelle par rapport au scénario de référence.

L'initiative devrait également permettre aux administrations nationales de réaliser des économies grâce à l'introduction du certificat de contrôle technique sous forme électronique, à l'interconnexion des registres nationaux des véhicules et à la délivrance de certificats d'immatriculation numériques. Les économies devraient être importantes, atteignant 5,23 milliards d'EUR en valeur actuelle sur la période 2026-2050.

Proportionnalité

L'option privilégiée est considérée comme étant proportionnée à ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs stratégiques généraux. Le champ d'application de l'option est limité à ce qui peut être mieux réalisé au niveau de l'UE (en ce qui concerne l'harmonisation des méthodes et de l'étendue des contrôles, ainsi que la recherche de solutions communes pour garantir un partage efficace des données nécessaires sur les véhicules et un accès efficace à celles-ci). Bien que certaines mesures soient associées à des coûts importants, les avantages l'emportent largement sur les coûts.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Cinq ans après l'entrée en vigueur de la législation révisée, la Commission procédera à une évaluation du paquet «contrôle technique» pour vérifier dans quelle mesure les objectifs de l'initiative ont été atteints et communiquer ses principales conclusions sur la mise en œuvre dans le rapport présenté au Parlement européen et au Conseil. Le rapport est assorti, le cas échéant, de recommandations appropriées.