

Bruxelles, le 25 avril 2025
(OR. en)

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

**8259/25
ADD 8**

**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) 99 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION 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) 99 final

p.j.: SWD(2025) 99 final

Bruxelles, le 24.4.2025
SWD(2025) 99 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

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) 97 final} - {SWD(2025) 98 final}

Pour remédier aux défauts liés à la sécurité et à l'état des véhicules, le contrôle technique est en place en Europe depuis des décennies et a fait l'objet d'une harmonisation progressive dans l'Union, la première série de règles communes ayant été adoptée en 1976¹ et révisée pour la dernière fois en 2014 dans le cadre du paquet «contrôle technique». Le paquet comporte trois directives:

- **la directive 2014/45/UE² relative au contrôle technique périodique** (ci-après la «directive relative au contrôle technique périodique») exige que les véhicules de transport routier soient soumis à un contrôle périodique afin de garantir le respect d'un ensemble d'exigences minimales et s'applique à toutes les voitures, camionnettes et remorques lourdes et à tous les camions, autobus et tracteurs plus rapides ainsi que, depuis janvier 2022, aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles de plus grande taille;
- **la directive 2014/47/UE³ relative au contrôle technique routier** (ci-après la «directive relative au contrôle technique routier») complète la directive relative au contrôle technique périodique en ce qui concerne les contrôles routiers des véhicules lourds de transport de passagers et de marchandises et de leurs remorques;
- **la directive 2014/46/UE⁴ relative aux documents d'immatriculation des véhicules** (ci-après la «directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules») prévoit l'enregistrement électronique des données de tous les véhicules immatriculés sur le territoire d'un État membre et des procédures harmonisées en ce qui concerne la suspension de l'immatriculation d'un véhicule.

Principales constatations

Efficacité: en ce qui concerne les contrôles techniques des émissions, l'efficacité du paquet «contrôle technique» est limitée, étant donné que les exigences actuelles en matière de contrôle des émissions dans le cadre des contrôles techniques périodiques et des contrôles routiers ne sont pas adaptées pour contrôler le fonctionnement des systèmes récents de contrôle des émissions et doivent donc être mises à jour. La mesure de l'opacité est obsolète car elle ne permet pas de détecter les véhicules diesel équipés de filtres à particules défectueux ou d'un catalyseur manipulé, ce qui entraîne des émissions élevées de particules et de NO_x. C'est la mesure du nombre de particules et des émissions de NO_x qui devrait être utilisée pour contrôler les nouveaux véhicules diesel et à essence afin de détecter les défauts et la manipulation des systèmes de contrôle des émissions.

En ce qui concerne l'amélioration de l'échange d'informations relatives aux véhicules entre les États membres, le cadre actuel pour l'échange d'informations s'est révélé inefficace. Bien que la législation mentionne la possibilité de procéder à des échanges électroniques de données entre les autorités des États membres, les États membres n'en font pas tous usage. Même si l'harmonisation des documents d'immatriculation des véhicules a permis aux citoyens d'immatriculer plus facilement des véhicules provenant d'autres États membres et de l'EEE, des améliorations importantes peuvent être apportées, notamment grâce à la numérisation. Le processus de réimmatriculation est encore parfois fastidieux et le paquet «contrôle technique» empêche actuellement la reconnaissance mutuelle des contrôles techniques périodiques entre les États membres, ce qui représente une charge administrative et une entrave à la libre circulation.

Efficience: la numérisation peut contribuer à rationaliser le processus de réimmatriculation des véhicules: le paquet «contrôle technique» devrait exploiter les avantages de l'échange de

¹ Directive 77/143/CEE du Conseil, du 29 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 47 du 18.2.1977, p. 47).

² Elle abroge la directive 2009/40/CE; [EUR-Lex - 32014L0045 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ Elle abroge la directive 2000/30/CE; [EUR-Lex - 32014L0047 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ Elle modifie la directive 1999/37/CE; [EUR-Lex - 32014L0046 - FR - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

données numériques et harmoniser davantage les documents des véhicules afin de réduire la charge administrative et les coûts liés à ce processus. En outre, les documents (numériques) d'immatriculation des véhicules pourraient faciliter davantage la numérisation des processus d'immatriculation et de conservation des données des véhicules et réduire les coûts.

Pertinence: le paquet «contrôle technique» n'est pas adapté aux technologies les plus récentes, telles que les systèmes avancés d'aide à la conduite et les dispositifs électroniques de sécurité, pour lesquels il ne fournit pas, à l'heure actuelle, un cadre suffisamment complet. Il ne prévoit pas de protocoles de contrôle spécifiques qui garantiraient la conformité et l'entretien des véhicules électriques et hybrides, notamment les mises à jour de leurs logiciels. Les contrôles techniques devraient être mis à jour afin d'acquiescer efficacement des données importantes relatives à la sécurité et de surveiller les nouveaux capteurs et fonctionnalités. En ce qui concerne les émissions, certains contrôles et équipements du contrôle technique périodique doivent être adaptés car ils ne sont plus en mesure de détecter des défaillances du système de contrôle des émissions dans les véhicules à moteur à combustion interne les plus récents.

Cohérence: il convient d'assurer une plus grande cohérence entre le règlement relatif à la réception par type et le paquet «contrôle technique». La cohérence entre le paquet «contrôle technique» et les instruments pertinents de l'UE pourrait être améliorée en normalisant les données du véhicule relatives à la sécurité et les responsabilités correspondantes des constructeurs au cours du cycle de vie du véhicule. Une définition plus claire des responsabilités et l'obligation de mettre les informations pertinentes à disposition pour les contrôles techniques périodiques dans les États membres pourraient réduire l'incertitude et le temps consacré à la recherche de ces informations, améliorant ainsi la précision et l'efficacité globales des contrôles. Le paquet «contrôle technique» devrait également être mieux aligné sur le règlement relatif à la sécurité générale⁵.

Valeur ajoutée européenne: le paquet «contrôle technique» définit une norme minimale pour tous les États membres et fournit un cadre de base pour détecter les défauts des véhicules ayant une incidence sur le contrôle technique, en faisant en sorte que tous les États membres prennent des mesures pour améliorer la sécurité routière. Une harmonisation plus poussée des exigences minimales en matière de contrôles techniques périodiques et de contrôles routiers serait utile pour améliorer la cohérence de la législation, des normes et des pratiques au sein de l'UE. Il est possible d'améliorer la reconnaissance mutuelle des contrôles techniques périodiques entre les États membres, ce qui apporterait une valeur ajoutée au marché intérieur de l'UE, tout en contribuant à accroître la sécurité des véhicules et la protection de l'environnement.

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.

⁵ 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, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>.