



Council of the European Union  
General Secretariat

Brussels, 22 October 2025

---

---

**Interinstitutional files:**  
**2025/0096 (COD)**

---

---

WK 13198/2025 ADD 7

**LIMITE**

**TRANS**  
**CODEC**  
**ENV**  
**MI**

*This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.*

## **WORKING DOCUMENT**

---

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Land Transport
N° prev. doc.:	ST 12452/2/25 REV 2 + ADD 1 + ADD 2
N° Cion doc.:	ST 8259/25 + ADD 1 - 4
Subject:	Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the registration documents for vehicles and vehicle registration data recorded in national vehicle registers and repealing Council Directive 1999/37/EC - Revised Presidency compromise - Further comments from France

---

Delegations will find attached further comments from **France** on the above-mentioned subject.



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Réf. : SGAE/MMT/2025/0534

Paris, le 21 octobre 2025

## NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

**Objet :** Commentaires des autorités françaises sur l'article 9 de la proposition de directive relative aux documents d'immatriculation et aux données d'immatriculation des véhicules consignés dans les registres nationaux des véhicules et abrogeant la directive 1999/37/CE, dans le cadre de la révision du paquet législatif sur le contrôle technique des véhicules, comme suite à la réunion du groupe de travail « Transports terrestres » du 9 octobre 2025

**Réf. :** Document ST 12452/2/25 REV 2

Comme suite de la réunion du groupe de travail « Transports terrestres » du 9 octobre 2025, les autorités françaises transmettent par la présente note leurs commentaires concernant spécifiquement l'article 9 relatif à la reconnaissance mutuelle de la proposition de directive relative aux documents d'immatriculation et aux données d'immatriculation des véhicules consignés dans les registres nationaux des véhicules et abrogeant la directive 1999/37/CE.

**Les autorités françaises souhaitent attirer l'attention de la Présidence sur la nécessité de mettre en cohérence les réglementations européennes sur l'immatriculation des véhicules et celles sur les réceptions de véhicules, afin de lutter contre la fraude et améliorer la sécurité sur les routes.**

La proposition de directive relative aux documents d'immatriculation reprend effectivement, à son article 9, une disposition déjà présente à l'article 4 de la directive actuellement en vigueur. **Cet article prévoit une reconnaissance mutuelle par les États membres des certificats d'immatriculation qu'ils délivrent, en vue d'une nouvelle immatriculation dans un autre État membre.**

Or, l'arrêt du 24 janvier 2019 (affaire C-326/17) de la Cour de Justice de l'UE (CJUE) interprète cette disposition comme n'autorisant les autorités de l'État membre dans lequel la nouvelle immatriculation d'un véhicule d'occasion est demandée à refuser de reconnaître le certificat d'immatriculation émis par l'État membre dans lequel ce véhicule a été précédemment immatriculé que dans l'un des trois cas suivants : (i) certaines données obligatoires y sont manquantes ; (ii) les données mentionnées sur le certificat ne correspondent pas audit véhicule, ou (iii) ces dernières n'en permettent pas l'identification.

**Cet arrêt impose ainsi une ré-immatriculation, sans réception complémentaire et sans possibilité de faire corriger des manquements réglementaires constatés et parfois graves, de véhicules d'occasion dont la réception n'est pas reconnue en France.**

Cette ré-immatriculation directe permet l'importation en France de véhicules qui ne sont pas conformes au cadre d'homologation applicable sur notre territoire pour les véhicules non réceptionnés au niveau européen. Par exemple, il peut s'agir de véhicules importés des États-Unis, de pays du Moyen-Orient ou de véhicules

européens construits spécifiquement pour un État membre ou ayant subi des modifications dans un État membre et réceptionnés selon les dispositions nationales de celui-ci.

**Les autorités françaises recensent ainsi de nombreux cas de véhicules importés qui obtiennent une homologation dans d'autres États membres alors qu'elle aurait été rejetée en France :**

- Véhicules volés ;
- Véhicules réceptionnés sur la base de faux documents ;
- Véhicules dont le certificat d'immatriculation comporte la mention « *salvage* » sans assurance d'une remise en état valide ;
- Véhicules réceptionnés dans une catégorie erronée, ce qui constitue un contournement des régimes fiscaux en France.

**Ainsi, les autorités françaises souhaitent souligner l'existence de nombreux cas concrets illustrant les difficultés liées à la procédure de reconnaissance mutuelle directe et ses conséquences :**

- Cas d'un véhicule transformé et homologué dans un État dont les dimensions sont non-conformes au code de la route en France ;
- Cas d'un véhicule muni d'une mention « *salvage* » sans information sur sa remise en état – la responsabilité de l'État pourrait légitimement être engagée en cas de défaillance de sécurité ;
- Cas d'un véhicule accidenté sans mention « *salvage* » ;
- Cas d'erreurs de catégorie internationale par rapport aux exigences du règlement 2018/858 relatif à l'homologation européenne et nationale des véhicules, entraînant un potentiel contournement fiscal ;
- Cas d'un véhicule transformé en électrique (*etrofit*) dans un État membre en application de prescriptions réglementaires nationales non conformes à la réglementation de l'État d'importation (art. 45 du règlement 2018/858 relatif à l'homologation européenne et nationale des véhicules).

Par ailleurs, des dossiers refusés en France peuvent être soumis dans d'autres États membres de l'UE, puis obtenir une réception et une immatriculation et revenir ensuite en France. Les autorités françaises n'ont alors pas la possibilité de les bloquer, et ils obtiennent, par le biais du principe de reconnaissance mutuelle, un certificat d'immatriculation valable en France :

- Cas d'un véhicule muni d'un faux certificat d'immatriculation d'un État membre X (confirmé par cet État membre X), refusé en France, homologué à nouveau et réimmatriculé dans un État membre Y et revenu en France.

**Ces situations sont en contradiction avec le règlement 2018/858 relatif à l'homologation européenne et nationale des véhicules qui permet justement la non-reconnaissance des réceptions nationales délivrées par d'autres États membres.**

En effet, le règlement précité prévoit deux modalités d'homologation pour lesquelles les prescriptions techniques relèvent du droit national et peuvent ne pas être harmonisées entre États membres. De ce fait, les homologations peuvent ne pas être reconnues d'un État membre à un autre, lorsque les prescriptions divergent (articles 43.3, 43.5, 46.1 et 46.3).

**Dès lors, une reconnaissance systématique et directe des certificats d'immatriculation de véhicules homologués, selon l'un de ces régimes, est contraire aux articles du règlement susmentionné.**

Par ailleurs, il n'existe aucun cadre harmonisé d'homologation en Europe pour les véhicules usagés (non-neufs) transformés, chaque État membre ayant ses dispositions nationales en la matière.

**Pour l'ensemble de ces raisons, bien que favorables au principe de reconnaissance mutuelle directe des certificats d'immatriculation, les autorités françaises considèrent qu'il convient de limiter cette reconnaissance mutuelle directe prévue à l'art. 9 de la proposition de directive, aux véhicules dont la réception est reconnue dans l'État membre de ré-immatriculation (réception par type ou**

individuelle UE). De plus, il convient, pour les autres cas, de laisser la possibilité aux États membres de procéder à une nouvelle réception des véhicules qui conditionnera leur immatriculation.

Les autorités françaises proposent ainsi la formulation du paragraphe 3 de l'article 9 comme il suit :

« For vehicles that do not comply with an EU type approval or an EU individual approval, Member States may **proceed to a new approval to ensure** ~~require a proof of compliance with the technical requirements applicable in the Member State and may~~ **therefore** carry out technical inspections prior to re-registration. ».

\* \* \* \* \*

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Commission et de la Présidence pour toute information complémentaire.

### **Courtesy translation**

***This is a courtesy translation. In the event there are any differences with the French version, the latter shall prevail.***

**Subject:** French comments on the Article 9 of the Presidency's draft compromise discussed during the Working Party on Land Transport of 9 October relating to the proposal for a Directive on the registration documents for vehicles and vehicle registration data recorded in national vehicle registers and repealing Council Directive 1999/37/EC

**Ref.:** Document 12452/2/25 REV 2

Following the Working Party on Land Transport of 9 October, the French authorities wish to submit, by this note, comments concerning specifically Article 9 of the proposal for a Directive on the registration documents for vehicles and vehicle registration data recorded in national vehicle registers and repealing Council Directive 1999/37/EC.

**The French authorities wish to draw the Presidency's attention to the need to align European regulations on vehicle registration and those on vehicle type-approval, in order to combat fraud and improve road safety.**

The proposal for a Directive on registration documents incorporates, in Article 9, a provision already included in Article 4 of the directive currently in force. **This article provides for mutual recognition by Member States of the registration certificates they issue, for the purpose of re-registration in another Member State.**

However, **the judgment of the ECJ of 24 January 2019 (case C-326/17)** interprets this provision as only authorising the authorities of the Member State in which the new registration of a used vehicle is requested to refuse to recognise the registration certificate issued by the Member State in which the vehicle was previously registered in one of the three following cases: (i) when certain mandatory data are missing, (ii) when the data mentioned on it do not correspond to the said vehicle, or (iii) when these data do not allow its identification.

**This decision thus requires re-registration, without additional approval and without the possibility of correcting observed, sometimes serious, regulatory deficiencies, of used vehicles whose approval is not recognized in France.**

This direct re-registration allows the importation into France of vehicles that do not comply with the approval framework applicable in our territory for vehicles not approved at the European level. This may include, for example, vehicles imported from the United States, Middle Eastern countries, or European vehicles built specifically for a Member State or having undergone modifications in a Member State and approved in accordance with that Member State's national provisions.

**French authorities have identified numerous cases of imported vehicles obtaining approval in other Member States that would otherwise have been rejected in France:**

- Stolen vehicles;
- Vehicles approved on the basis of false documents;
- Vehicles whose registration certificate includes the word '*salvage*' without any guarantee of valid repair;
- Vehicles approved in the wrong category, which constitutes circumvention of French tax regimes.

**The French authorities therefore wish to highlight the existence of several concrete cases illustrating the difficulties associated with the direct mutual recognition procedure and its consequences:**

- A vehicle converted and approved in a State whose dimensions do not comply with the French highway code;
- A vehicle bearing a 'salvage' label without information on its repair – the State could legitimately be held liable in the event of a safety defect;
- A vehicle involved in an accident without a 'salvage' label;
- International category errors in relation to the requirements of Regulation 2018/858 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, resulting in potential tax evasion;
- A vehicle converted to electric (*retrofit*) in a Member State pursuant to national regulatory requirements that do not comply with the regulations of the importing State (Article 45 of Regulation EU 2018/858).

Furthermore, applications rejected in France might be submitted in other EU Member States, then obtain approval and registration, and then return to France. The French authorities then have no option to block them, and they obtain, through the principle of mutual recognition, a registration certificate valid in France:

- Example of a vehicle with a false registration certificate from Member State X (confirmed by Member State X), rejected in France, re-approved and re-registered in Member State Y, and returned to France.

**These situations are in contradiction with Regulation 2018/858, which specifically allows for the non-recognition of national approvals issued by other Member States.**

Indeed, Regulation 2018/858 provides for two types of approval, for which the technical requirements are governed by national law and may not be harmonized between Member States. As a result, approvals may not be recognized from one Member State to another when the requirements differ (Articles 43.3, 43.5, 46.1, and 46.3).

**Therefore, systematic and direct recognition of vehicle registration certificates approved under one of these schemes is contrary to the provisions of the aforementioned regulation.**

Furthermore, there is no harmonized approval framework in Europe for converted used (non-new) vehicles, with each Member State having its own national provisions on the matter.

**For these reasons, although in favour of the principle of direct mutual recognition of registration certificates, the French authorities consider that this direct mutual recognition, as provided for in Article 9 of the proposed directive, should be limited to vehicles whose type-approval is recognised in the Member State of re-registration (EU type-approval or EU individual type-approval). Furthermore, in other cases, Member States should be given the option of carrying out a new approval of vehicles, which will be a condition for their registration. The French authorities therefore propose the wording of paragraph 3 of Article 9 as follows:**

*« For vehicles that do not comply with an EU type approval or an EU individual approval, Member States may **proceed to a new approval to ensure** ~~require a proof of compliance with the technical requirements applicable in the Member State and may~~ **therefore** carry out technical inspections prior to re-registration. ».*

\* \* \* \* \*

The French authorities remain at the disposal of the Commission and the Presidency for any further information.