

COM(2025) 179 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024/2025

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

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 27 mai 2025

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du parlement européen et du Conseil 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

E 19673

**Bruxelles, le 24 avril 2025
(OR. en)**

8259/25

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

**TRANS 146
CODEC 473
IA 31**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	24 avril 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2025) 179 final
Objet:	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 COM(2025) 179 final.

p.j.: COM(2025) 179 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 24.4.2025
COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le présent exposé des motifs accompagne la proposition de directive abrogeant et remplaçant la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules⁽¹⁾.

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

Les accidents de la route sont l'une des conséquences les plus graves du transport routier et entraînent un coût important pour la société. Les principales causes des accidents de la route sont les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, la distraction au volant et diverses erreurs humaines (comme le fait de mal juger une situation ou la fatigue au volant). Parmi les autres causes figurent le mauvais état ou la mauvaise conception de l'infrastructure (surfaces glissantes, marquages inadéquats et mauvais entretien) et les défaillances du véhicule. Grâce aux règles de réception par type de l'UE et à un système bien développé de contrôles techniques pendant la durée de vie du véhicule, les défaillances du véhicule ne sont à l'origine que d'un faible pourcentage d'accidents de la route dans l'UE. Toutefois, cela signifie également que des accidents évitables provoqués par des défaillances du véhicule continuent de se produire. L'approche pour un système sûr exige de prendre des mesures sur tous ces fronts, en tenant compte du fait que les différentes parties de l'ensemble du système – y compris les utilisateurs, les véhicules, les infrastructures et les interventions d'urgence – forment un tout⁽²⁾.

La présente initiative s'inscrit dans le prolongement du paquet «contrôle technique» de 2014, qui se compose des trois directives décrites ci-dessous.

La **directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil⁽³⁾ relative au contrôle technique périodique**, qui exige de soumettre les véhicules utilisés sur la voie publique à des contrôles périodiques afin de garantir qu'ils sont conformes à une série d'exigences minimales. Elle s'applique à toutes les voitures, camionnettes et remorques lourdes et à tous les camions, autobus, tracteurs plus rapides, ainsi que, depuis janvier 2022, aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles de plus grande taille.

La **directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾ relative au contrôle technique routier**, qui poursuit un objectif semblable à celui de la directive 2014/45/UE, bien qu'elle concerne le contrôle routier des véhicules lourds de transport de voyageurs et de marchandises et de leurs remorques.

⁽¹⁾ JO L 138 du 1.6.1999, p. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>.

⁽²⁾ Commission européenne, Direction générale de la mobilité et des transports, *Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»: cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030*, Office des publications, 2020 (<https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>).

⁽³⁾ 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>).

⁽⁴⁾ 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>).

La directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾ relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Le paquet «contrôle technique» de 2014 complète les exigences en matière de sécurité et d'environnement auxquelles les véhicules doivent satisfaire pour pouvoir circuler sur les routes de l'Union européenne, conformément aux différents règlements de l'UE relatifs à la réception par type⁽⁶⁾ des véhicules à moteur. Ces règlements définissent également les exigences en matière de surveillance du marché des véhicules à moteur. Toutefois, l'objet du paquet «contrôle technique» est différent. Alors que les dispositions relatives à la surveillance du marché visent à garantir que les véhicules continuent de satisfaire à leurs exigences en matière de réception par type lors de leur mise sur le marché et pendant une durée limitée après celle-ci, et mettent l'accent sur les responsabilités du constructeur, le paquet «contrôle technique» vise à garantir le respect de normes minimales par les propriétaires tout au long de la durée de vie d'un véhicule. En outre, si la surveillance du marché nécessite de contrôler un nombre limité de véhicules par modèle, les contrôles techniques périodiques s'appliquent à la quasi-totalité des véhicules immatriculés. Le paquet «contrôle technique» complète donc la législation relative à la surveillance du marché en garantissant la sécurité routière et la performance environnementale des véhicules pendant leur durée de vie.

Cependant, des véhicules dangereux continuent de circuler sur les routes de l'UE, et ce en dépit de la révision du paquet «contrôle technique» en 2014, d'autres actes législatifs connexes de l'Union et de l'amélioration des technologies des véhicules, notamment les systèmes de sécurité active et les systèmes intelligents d'aide à la conduite installés dans les nouveaux véhicules. Les directives adoptées dans le cadre du paquet «contrôle technique» de 2014 ne contribuent pas efficacement au respect des règles relatives à la circulation et au commerce transfrontières des véhicules dans l'UE.

La stratégie de mobilité durable et intelligente⁽⁷⁾ appelait à adapter le cadre législatif en matière de contrôle technique afin de garantir la conformité des véhicules aux normes en matière d'émissions et de sécurité pendant toute leur durée de vie, contribuant ainsi au cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030⁽⁸⁾ et soutenant les objectifs du pacte vert pour l'Europe.

La présente initiative a pour but de renforcer la sécurité routière dans l'UE, de contribuer à une mobilité durable et de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'Union. En particulier, en ce qui concerne le cadre législatif relatif aux documents d'immatriculation des véhicules et aux données d'immatriculation, il convient de libérer tout le potentiel du cadre de contrôle technique en améliorant le stockage électronique et l'échange des données pertinentes relatives à l'identification et au statut des véhicules, ce qui permettra de remédier au manque de disponibilité de ces données et d'améliorer la reconnaissance mutuelle par les autorités chargées de l'application. En outre, l'amélioration de la précision des données relatives au statut des véhicules (telles que le kilométrage) et de l'efficacité des échanges d'informations entre les États membres aideront également à identifier les véhicules dont les compteurs kilométriques ont été manipulés.

⁽⁵⁾ 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>).

⁽⁶⁾ Voir, par exemple: <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex - 52020DC0789 - FR - EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF.

Des informations plus détaillées sur la manière dont l'initiative se propose d'atteindre ces objectifs et de remédier aux problèmes connexes sont présentées au chapitre 3.

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

La proposition de révision du paquet «contrôle technique», en particulier du cadre législatif de l'UE pour les documents d'immatriculation des véhicules, est cohérente avec les objectifs fixés dans le **cadre d'action de l'UE en matière de sécurité routière**. En réduisant le nombre d'accidents mortels, elle contribuera à atteindre l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves d'ici à 2030. La révision proposée garantira également la cohérence avec les directives adoptées dans le cadre du train de mesures sur la sécurité routière, à savoir la **proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire**⁽⁹⁾ et la **directive (UE) 2024/3237 du Parlement européen et du Conseil facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**⁽¹⁰⁾. Ces directives définissent les règles relatives aux documents d'immatriculation des véhicules, à la possible numérisation future des documents et à l'échange d'informations relatives aux véhicules entre les États membres aux fins de l'application de la législation. La proposition s'aligne également sur les exigences de la **législation relative aux véhicules hors d'usage (VHU)** en fournissant aux autorités d'immatriculation d'autres États membres un accès électronique aux données et en ajoutant de nouvelles données au registre des véhicules, notamment des données relatives aux véhicules hors d'usage.

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

La version révisée du paquet «contrôle technique», en particulier le cadre législatif de l'UE relatif aux documents d'immatriculation des véhicules, est conforme au **règlement sur le portail numérique unique**⁽¹¹⁾ en ce qu'elle facilite l'accès en ligne à des informations relatives aux véhicules, à des procédures administratives pertinentes et à des services d'assistance et de résolution de problèmes. Elle contribue également à la réalisation des objectifs de la **stratégie européenne pour les données** visant le développement d'espaces européens des données pour les administrations publiques susceptibles de soutenir l'application de la législation, notamment la législation en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement. Les règles relatives à la protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil (règlement général sur la protection des données)⁽¹²⁾, s'appliqueront à l'échange d'informations sur les certificats d'immatriculation des véhicules et les certificats de contrôle technique ainsi que sur les données connexes relatives à l'immatriculation des véhicules.

⁽⁹⁾ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire, modifiant la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission [COM(2023) 127 final].

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 et COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en.

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil du 2 octobre 2018 établissant un portail numérique unique pour donner accès à des informations, à des procédures et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, et modifiant le règlement (UE) n° 1024/2012 (JO L 295 du 21.11.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

⁽¹²⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

L'initiative est alignée sur le règlement (UE) 2023/854 du Parlement européen et du Conseil (le **règlement sur les données**⁽¹³⁾), qui harmonise les ensembles de données pertinents et garantit un accès effectif, non discriminatoire et sûr aux services après-vente et aux services de mobilité.

La législation de l'UE sur le péage routier⁽¹⁴⁾ s'appuie également sur les codes harmonisés actuels de l'Union énoncés dans la directive 1999/37/CE, qui ont été (légèrement) modifiés pour la dernière fois dans le cadre de la révision des règles relatives à la tarification routière (directive Eurovignette)⁽¹⁵⁾.

Enfin, la **décision de l'UE relative au programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030**⁽¹⁶⁾ indique que le Parlement européen, le Conseil, la Commission et les États membres devraient coopérer pour atteindre les cibles numériques dans l'UE d'ici à 2030, l'une concernant la numérisation des services publics. 100 % des services publics essentiels devraient être accessibles en ligne et, le cas échéant, le public et les entreprises de l'UE devraient pouvoir interagir en ligne avec les administrations publiques.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

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

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

L'UE est déjà compétente dans le domaine des documents d'immatriculation des véhicules et des données relatives à l'immatriculation des véhicules, en vertu de la directive 1999/37/CE. Plusieurs mesures ont été introduites au niveau de l'UE dans ce domaine depuis l'adoption de cette directive. Les derniers changements sont intervenus lors de l'adoption du paquet «contrôle technique» de 2014 et à l'occasion de certaines modifications des codes de l'Union apportées par la directive (UE) 2022/362. Les nouvelles règles introduites par la présente proposition restent dans les limites des compétences conférées à l'UE par l'article 91, paragraphe 1, du TFUE et, compte tenu de leur lien avec le cadre existant en matière de documents d'immatriculation des véhicules, de données d'immatriculation et de contrôle technique, elles ne peuvent être concrétisées de manière adéquate qu'au niveau de l'UE.

Le transport routier et l'industrie automobile étant des secteurs de dimension internationale, il est beaucoup plus efficient et efficace de traiter ces questions au niveau de l'UE qu'au niveau national. Bien que les pratiques nationales diffèrent historiquement, un niveau minimal

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

⁽¹⁴⁾ Directive (UE) 2019/520 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Directive (UE) 2022/362 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 69 du 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ Décision (UE) 2022/2481 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 établissant le programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030 (JO L 323 du 19.12.2022, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

d'harmonisation en matière d'immatriculation des véhicules et de solutions communes pour l'échange de données sur les véhicules entre les États membres sera plus efficace qu'une kyrielle de solutions nationales non coordonnées. Non seulement la coordination, au niveau de l'UE, des conditions d'accès aux données des véhicules et d'échange de ces données est plus efficace que les accords bilatéraux et les négociations avec des constructeurs individuels, mais elle garantit également des conditions de concurrence équitables entre les États membres.

Les autorités nationales et les experts du secteur s'accordent largement sur le fait que la directive actuelle n'est plus en phase avec les dernières évolutions réglementaires et technologiques. En l'absence d'action de l'UE, des solutions différentes et ponctuelles seraient appliquées, ce qui aurait pour effet d'accroître encore les disparités en matière de sécurité et de performances environnementales des véhicules. Ces disparités risqueraient de fausser le marché unique et d'ériger de nouveaux obstacles à la libre circulation. L'initiative répond donc à des besoins de sécurité et de protection de l'environnement «présentant un intérêt pour l'Union».

- **Proportionnalité**

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

D'une manière générale, la proposition se limite à ce qui peut être mieux réalisé au niveau de l'UE en ce qui concerne l'harmonisation des documents d'immatriculation des véhicules et la recherche de solutions communes pour garantir l'efficacité du partage des données des véhicules et de l'accès à celles-ci.

Par ailleurs, le choix d'une directive permet d'atteindre les objectifs en suivant la prochaine étape logique du processus d'harmonisation graduelle dans ce domaine. Qui plus est, les États membres disposent ainsi d'une marge de manœuvre suffisante pour appliquer les changements de la manière la plus appropriée à leur situation. Ce choix, qui repose sur des exigences minimales au lieu d'une approche unique, permettra également à l'industrie de mettre au point les solutions techniques les plus efficaces qu'exige ce domaine en constante évolution.

- **Choix de l'instrument**

Dans un souci de rédaction juridique claire et cohérente, la solution juridique la plus appropriée consiste à procéder à une révision complète de la directive 1999/37/CE en l'abrogeant et en la remplaçant, car elle est obsolète et n'a fait l'objet d'aucune refonte.

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

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

En 2023, la Commission a procédé à une évaluation de l'ensemble du paquet «contrôle technique» de 2014 en ce qui concerne sa pertinence, sa valeur ajoutée européenne, sa cohérence, son efficacité et son efficience. L'évaluation a conclu que le paquet «contrôle technique» avait permis d'atteindre en partie les objectifs visés et avait ainsi contribué à l'amélioration de la sécurité routière et à la réduction des émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier. Les véhicules défectueux ne sont pas encore

toujours détectés, car certaines catégories de véhicules ne sont pas soumises à des contrôles techniques périodiques ou à des contrôles routiers dans certains États membres ou parce que la fréquence ou l'étendue des contrôles ne sont pas adaptées aux risques plus élevés qu'ils représentent pour la sécurité et l'environnement. Eu égard aux faiblesses constatées dans le paquet «contrôle technique» actuel, il est nécessaire d'adapter les directives non seulement pour répondre aux besoins actuels, mais aussi pour relever les défis futurs.

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

1. Le paquet «contrôle technique» n'est pas adapté aux technologies les plus récentes, telles que les systèmes avancés d'aide à la conduite et les dispositifs électroniques de sécurité. Il ne prévoit pas de protocoles de contrôle spécifiques qui garantiraient la conformité et la maintenance des véhicules électriques, hybrides et à hydrogène, notamment des mises à jour logicielles. Il faudrait actualiser les contrôles techniques pour pouvoir obtenir de manière efficace des données importantes concernant la sécurité et surveiller les nouveaux capteurs et les nouvelles fonctionnalités.
2. En ce qui concerne les émissions, certains tests et équipements des contrôles techniques périodiques doivent être adaptés car ils ne sont plus capables de détecter les dépassements d'émissions dans les véhicules à moteur à combustion interne les plus récents. La mesure de l'opacité est obsolète car elle ne permet pas de détecter les véhicules diesel équipés de filtres à particules défectueux ou d'un catalyseur manipulé, qui produisent un niveau élevé d'émissions de particules (PN) et d'oxydes d'azote (NO_x). C'est la mesure des émissions de NO_x et du nombre de particules qui devrait être utilisée pour contrôler les nouveaux véhicules diesel et à essence afin de détecter les défaillances et la manipulation des systèmes de réduction des émissions.
3. Le cadre qui régit actuellement l'échange d'informations sur les résultats des contrôles entre les États membres s'est révélé inefficace. Bien que la législation mentionne la possibilité de procéder à des échanges électroniques de données entre les autorités des États membres, les États membres n'en font pas tous usage. Même si l'harmonisation des documents d'immatriculation des véhicules a permis aux citoyens d'immatriculer plus facilement des véhicules provenant d'autres États membres et de l'EEE, il est possible d'améliorer le processus de numérisation. Le processus de réimmatriculation est encore parfois fastidieux et il est possible d'améliorer la reconnaissance mutuelle des contrôles techniques périodiques entre les États membres.
4. Le paquet «contrôle technique» devrait mieux exploiter les avantages de l'échange numérique de données et harmoniser davantage les documents des véhicules afin de réduire la charge et les coûts administratifs. En outre, les documents numériques d'immatriculation des véhicules pourraient faciliter davantage la numérisation des processus d'immatriculation et de conservation des données des véhicules, et réduire les coûts.
5. La standardisation des données des véhicules utiles pour la sécurité et des responsabilités des constructeurs à cet égard au cours du cycle de vie du véhicule pourrait permettre d'améliorer la cohérence entre le paquet «contrôle technique» et les instruments pertinents de l'UE. La clarification des responsabilités et l'obligation de fournir des informations pertinentes aux fins des contrôles techniques périodiques dans les États membres pourraient réduire l'incertitude et le temps consacré à la recherche d'informations, et ainsi améliorer la rigueur et l'efficacité globales des contrôles. Le paquet «contrôle technique» devrait

également être mieux aligné sur le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁷⁾.

- **Consultation des parties intéressées**

Les consultations poursuivaient deux objectifs. Le premier était d'évaluer les résultats de l'ensemble du paquet «contrôle technique» au regard des cinq critères d'évaluation, de mettre en évidence les éventuels problèmes liés au cadre juridique existant et d'en tirer les enseignements pour l'avenir. Le deuxième objectif était, en collaboration avec les parties intéressées, de valider la compréhension des questions en jeu par la Commission, d'établir une liste de mesures stratégiques envisageables et d'évaluer leurs effets probables sur les différentes catégories de parties intéressées. Les consultations ont également permis de collecter des données probantes sur les coûts et les avantages escomptés des différents projets de mesures. Elles ont contribué à repérer des lacunes dans la logique d'intervention ou des domaines nécessitant une attention accrue. Les activités de consultation ont consisté en des consultations publiques (au moyen d'une analyse d'impact initiale et d'une consultation publique ouverte publiée sur le site internet «Donnez votre avis» de la Commission) et des consultations ciblées, notamment des enquêtes et des entretiens. Les activités de consultation ciblées ont été menées tout au long du processus d'évaluation et d'analyse d'impact et ont porté sur tous les aspects pertinents. Les enquêtes et les entretiens se sont concentrés sur l'élaboration des différentes mesures visant à atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la révision du paquet «contrôle technique», en particulier la détermination et la quantification des coûts et des effets potentiels de ces mesures. Les causes des problèmes et les mesures possibles du paquet «contrôle technique» ont fait l'objet de discussions approfondies avec les parties intéressées, par exemple au sein du groupe d'experts sur le contrôle technique et les documents d'immatriculation des véhicules, et ont également pu être examinées lors des activités de consultation des parties intéressées menées dans le cadre de l'évaluation.

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

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Un large éventail d'experts des États membres, de l'industrie et des autres groupes de parties intéressées ont été consultés au cours des travaux préparatoires sur les questions liées au contrôle technique, au contrôle routier et aux registres des véhicules. Trois ateliers spécifiques ont eu lieu au cours desquels les membres du groupe d'experts sur le contrôle technique et les documents d'immatriculation des véhicules ont discuté des éléments techniques de la

⁽¹⁷⁾ 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>).

proposition. La Commission a chargé deux consultants externes de réaliser des études d'appui spécifiques pour étayer l'évaluation et l'analyse d'impact. Cette contribution a été complétée par des consultations ad hoc d'experts du secteur et par l'expérience acquise par la Commission dans le cadre du suivi et de la mise en œuvre du paquet «contrôle technique».

- **Analyse d'impact**

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact, qui couvre également les modifications apportées aux directives 2014/45/UE et 2014/47/UE, dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation (ci-après le «CER») le 20 novembre 2023. Le CER a rendu un avis positif assorti de réserves le 15 décembre 2023⁽¹⁸⁾. Le rapport d'analyse d'impact a été adapté en conséquence afin de tenir compte des observations du CER. Les options stratégiques analysées sont synthétisées ci-dessous.

Quatre options stratégiques (OS 1a, OS 1b, OS 2, OS 3) ont été proposées pour résoudre les problèmes. Toutes ces options stratégiques adaptent les contrôles techniques périodiques aux véhicules électriques et intègrent de nouveaux éléments à contrôler dans le cadre des contrôles techniques périodiques électroniques (notamment l'intégrité des logiciels des systèmes importants pour la sécurité et les émissions). Elles intègrent 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 identifier les véhicules à émissions élevées, y compris ceux qui ont été manipulés. Toutes les options stratégiques requièrent de procéder à un contrôle technique après toute modification substantielle telle qu'une modification du système de propulsion ou de la classe d'émissions. Toutes requièrent également la numérisation du certificat de contrôle technique, l'interconnection des registres nationaux des véhicules et l'extension de l'ensemble de données harmonisées sur les véhicules figurant dans ces registres. Les options imposent également aux États membres d'enregistrer les relevés kilométriques dans des bases de données nationales et de mettre ces données à la disposition des autres États membres en cas de réimmatriculation d'un véhicule.

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

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

⁽¹⁸⁾ Ares (2023)8616336.

contrôles routiers pour les véhicules utilitaires légers et, à l'instar de l'option OS1b, des contrôles techniques annuels obligatoires pour les véhicules de plus de dix ans.

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

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

Les options stratégiques devraient permettre d'**améliorer la sécurité routière** dans l'UE grâce à l'identification plus efficace des véhicules présentant des défauts majeurs et dangereux, ce qui devrait conduire à une réduction du nombre d'accidents de la route causés par des défauts techniques. En conséquence, le nombre de morts et de blessés (graves et légers) devrait diminuer. Les options stratégiques comprennent également d'autres mesures contribuant à la sécurité routière, qui concernent l'amélioration de la mise en œuvre et de l'application de la législation relative au contrôle technique (comme l'échange de données entre les autorités des États membres). Selon les estimations, l'option stratégique privilégiée (OS2) devrait permettre de sauver quelque 7 000 vies et d'éviter quelque 65 000 blessés graves entre 2026 et 2050, par rapport au scénario de référence. Sur le plan monétaire, la réduction des coûts externes des accidents est évaluée à quelque 74,2 milliards d'EUR (en valeur actuelle) au cours de la même période, par rapport au scénario de référence. Toutes les options stratégiques **contribueront également à une mobilité durable** en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores. Cela permettra de réduire les coûts externes de ces émissions: les économies réalisées grâce à l'option OS2 sont estimées à 83,4 milliards d'EUR.

Toutes les options stratégiques **faciliteront la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE** en supprimant les obstacles à la réimmatriculation des véhicules dans un autre État membre. Les options OS1a, OS2 et OS3 devraient avoir une efficacité similaire, alors que celle de l'option 1b serait moindre en raison de l'absence de mesures concernant les certificats mobiles d'immatriculation des véhicules et les données supplémentaires incluses dans le registre des véhicules.

En ce qui concerne la suppression des obstacles liés au contrôle technique, l'option OS3 devrait être la plus efficace, car elle étend la reconnaissance des certificats de contrôle technique périodique dans l'UE à tous les véhicules, suivie des options OS2 et OS1b (reconnaissance limitée de ces certificats dans l'UE). L'option OS1a devrait être la moins efficace.

La sécurité des véhicules est un élément clé de l'approche pour un système sûr et un principe fondamental de la déclaration des Nations unies sur la sécurité routière adoptée à Stockholm en 2020⁽¹⁹⁾. L'initiative contribue également à la réalisation de l'objectif de développement

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

durable n° 3 des Nations unies (permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), y compris des cibles 3.6 (diminuer de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route) et 3.9 (réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses, à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol). Elle est également compatible avec les objectifs environnementaux du pacte vert pour l'Europe et de la loi européenne sur le climat⁽²⁰⁾.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT)⁽²¹⁾, la présente initiative contribue à accroître l'efficacité de la législation existante en interconnectant les bases de données nationales afin de faciliter le partage des données des véhicules et l'accès à celles-ci, plutôt que de s'en remettre à des procédures plus lourdes. L'initiative devrait réduire considérablement la fraude liée aux systèmes de réduction des émissions et de contrôle de la sécurité, ainsi que la manipulation du kilométrage dans les véhicules d'occasion, en particulier lors de ventes transfrontières. Cela permettrait de réduire considérablement les coûts externes et d'éviter des coûts et des dommages pour les consommateurs.

L'initiative englobe le principe du «numérique par défaut»⁽²²⁾, car elle favorise la transformation numérique, dans la mesure du possible. Par exemple, le format électronique obligatoire des certificats d'immatriculation des véhicules devrait avoir des effets positifs sur la transformation numérique dans l'UE. Pour la procédure de réimmatriculation, les autorités et le public gagneront du temps et économiseront de l'argent en évitant l'échange d'informations et de données par courrier électronique. Les autorités et le public gagneront du temps et économiseront de l'argent également grâce au certificat d'immatriculation mobile, qui facilitera et accélérera l'accès aux informations pertinentes et l'échange de ces informations.

Le principe «un ajout, un retrait» *compense toute nouvelle charge pour les particuliers et les entreprises résultant des propositions de la Commission en supprimant une charge existante équivalente dans le même domaine d'action*. Le remplacement de la directive 1999/37/CE devrait entraîner des coûts administratifs pour les centres de contrôle et les constructeurs automobiles en raison des mesures de gouvernance des données. Dans l'ensemble, les coûts administratifs ponctuels liés à l'approche «un ajout, un retrait» de l'option privilégiée sont estimés à 218 millions d'EUR en 2026, et les coûts administratifs récurrents à 26,4 millions d'EUR par an.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte pleinement les droits de l'homme et les droits fondamentaux et n'aura pas d'incidence négative sur les droits fondamentaux énoncés dans la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne⁽²³⁾. Les règles relatives aux certificats d'immatriculation des véhicules et aux données d'immatriculation des véhicules sont également alignées sur la législation applicable de l'UE en matière de protection des données.

⁽²⁰⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²¹⁾ 2023 Commission work programme – key documents (europa.eu), Annex II: REFIT initiatives, headline A – A European Green Deal.

⁽²²⁾ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions – Une boussole numérique pour 2030: l'Europe balise la décennie numérique» [COM(2021) 118 final].

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_fr

La proposition contient des mesures visant à lutter contre la fraude au compteur kilométrique, ce qui contribuera à renforcer la protection des consommateurs (article 38). La reconnaissance mutuelle des certificats de contrôle technique et la numérisation du processus d'immatriculation (y compris des certificats) contribueront à la liberté de circulation et de séjour (article 45). Les mesures visant à assurer que les propriétaires de véhicules non manipulés ne sont pas désavantagés par rapport aux propriétaires de véhicules manipulés contribueront à promouvoir l'égalité en droit (article 3).

Au cours des consultations, certaines parties intéressées se sont déclarées préoccupées par les problèmes de confidentialité des données dans les mesures communes relatives aux certificats électroniques de contrôle technique et à l'accès à ces derniers. Du point de vue de la sécurité routière, l'accès automatique aux certificats au moyen d'un système commun présente des avantages considérables, notamment parce qu'il facilite les contrôles transfrontières et améliore la commodité pour les consommateurs. Toutefois, la mise en place d'un certificat de contrôle technique numérique exige d'examiner attentivement les problèmes potentiels liés à la protection de la vie privée et d'élaborer des mesures solides pour protéger la vie privée.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence pour le budget de l'UE est principalement liée à l'extension des fonctionnalités du système informatique d'échange de données (la plateforme MOVE-HUB) dans le cadre de la révision du paquet «contrôle technique». Il s'agit notamment de coûts ponctuels d'adaptation et de coûts récurrents de mise à jour et de maintenance. Ces coûts sont nécessaires pour ajouter de nouveaux éléments de données au registre des véhicules et fournir un accès électronique à certaines données (y compris concernant les rapports des contrôles techniques périodiques conservés dans les bases de données nationales). Les coûts associés sont estimés à 0,2 million d'EUR de coûts ponctuels et à 0,05 million d'EUR par an de coûts récurrents.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

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

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

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

La proposition de nouvelle directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules et aux données d'immatriculation des véhicules enregistrés dans les registres nationaux des véhicules s'articule autour des principaux objectifs visés au chapitre 1 du présent exposé des motifs, à savoir améliorer la sécurité routière dans l'UE, contribuer à la mobilité durable et

faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE. Les principales dispositions de la directive sont les suivantes.

L'article 1^{er} définit l'objet et le champ d'application de la directive en précisant les domaines pour lesquels elle établit des règles communes.

L'article 2 définit certaines notions clés utilisées dans la proposition.

L'article 3 introduit des règles générales applicables aux certificats d'immatriculation des véhicules, notamment en établissant une distinction entre les certificats d'immatriculation physiques et mobiles.

L'article 4 fixe des exigences détaillées pour les certificats d'immatriculation physiques. Il prévoit la délivrance de certificats d'immatriculation physiques sous forme d'une carte intelligente. L'article 4 prévoit également l'impression d'un code QR sur les certificats d'immatriculation physiques, afin de faciliter et d'accélérer la vérification des informations qu'ils contiennent.

L'article 5 établit des exigences détaillées pour l'introduction de certificats d'immatriculation mobiles, notamment des dispositions relatives au portefeuille européen d'identité numérique prévu par le règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil⁽²⁴⁾. Les spécifications techniques relatives aux certificats d'immatriculation mobiles sont détaillées à l'annexe III.

L'article 6 précise les données à consigner (et à tenir à jour) dans les registres nationaux des véhicules. Outre un ensemble spécifique de données énumérées à l'annexe I, cet article précise les autres données à consigner dans ces registres, notamment les résultats des contrôles techniques périodiques obligatoires, les informations relatives aux changements de propriétaire des véhicules, et les informations relatives aux motifs d'annulation de l'immatriculation d'un véhicule.

L'article 7 prévoit que le vérificateur n'est pas autorisé à conserver les données à caractère personnel éventuellement utilisées pour vérifier le statut d'immatriculation d'un véhicule, sauf si le droit de l'Union ou le droit national l'y autorise.

L'article 8 régit l'enregistrement électronique, dans les registres nationaux, de la suspension de l'utilisation d'un véhicule sur la voie publique lorsque celui-ci a échoué au contrôle technique. Il contient également des dispositions concernant: i) un nouveau contrôle de ces véhicules; ii) l'enregistrement électronique de la fin de la suspension d'un véhicule dans les registres nationaux; et iii) l'annulation de l'immatriculation d'un véhicule considéré comme hors d'usage.

L'article 9 exige la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation physiques et mobiles afin d'identifier un véhicule dans le trafic international ou de procéder à la réimmatriculation d'un véhicule dans un autre État membre.

L'article 10 décrit la procédure de réimmatriculation des véhicules dans un autre État membre, tant pour les véhicules disposant d'un certificat d'immatriculation physique que pour ceux disposant d'un certificat mobile. Il détaille également les procédures de retrait ou de révocation des certificats d'immatriculation.

⁽²⁴⁾ 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>).

L'article 11 impose aux États membres de désigner des points de contact pour les échanges d'informations entre eux, et avec la Commission, afin de faciliter le bon fonctionnement de la directive.

Les articles 12 et 13 contiennent des dispositions standard permettant à la Commission d'adopter des actes délégués pour modifier certaines dispositions des annexes en cas d'élargissement de l'UE, de modification des définitions ou du contenu des certificats de conformité dans la législation relative à la réception par type dans l'UE, ou d'évolutions de nature technique, opérationnelle ou scientifique.

L'article 14 établit un comité et contient des références au 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⁽²⁵⁾. Cela permet à la Commission d'adopter des actes d'exécution si nécessaire.

L'article 15 impose aux États membres de se prêter mutuellement assistance aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, notamment en donnant accès aux données pertinentes relatives à l'immatriculation des véhicules, y compris aux données relatives au contrôle technique et à la suspension des véhicules. Afin de faciliter cet échange de données, les États membres seront tenus d'interconnecter leurs registres par l'intermédiaire du système MOVE-HUB de la Commission afin que ces informations puissent être échangées en temps réel.

L'article 16 impose aux États membres de transmettre certaines données à la Commission tous les trois ans. La Commission transmettra ensuite ces données au Parlement européen et au Conseil.

L'article 17 contient une disposition relative à la transposition.

L'article 18 contient une disposition type fixant les conditions d'abrogation de la directive 1999/37/CE.

L'article 19 contient une disposition type fixant la date d'entrée en vigueur de la directive.

L'article 20 contient une disposition type établissant que les États membres sont destinataires de la directive.

L'annexe I énonce les exigences applicables à la partie I du certificat d'immatriculation, au format papier et sous forme d'une carte intelligente. Elle précise les données obligatoires et facultatives à inclure. Elle définit également les spécifications relatives au format papier, y compris ses dimensions, et les éléments de sécurité. En ce qui concerne le format des cartes intelligentes, l'annexe I énonce des exigences techniques détaillées (notamment les éléments de sécurité, le stockage et la protection des données, la vérification des données et la capacité de stockage) et énumère les normes ISO applicables.

L'annexe II énonce les exigences équivalentes pour la partie II du certificat d'immatriculation, tant pour le format physique que pour les cartes intelligentes.

L'annexe III définit les spécifications relatives aux certificats d'immatriculation mobiles, notamment la norme ISO pertinente, et les exigences pour permettre aux personnes de stocker et de récupérer le certificat mobile dans leur portefeuille européen d'identité numérique.

⁽²⁵⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>.

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'immatriculation d'un véhicule prévoit l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière de ce véhicule.
- (2) La directive 1999/37/CE du Conseil⁽³⁾ établit des normes communes pour les documents d'immatriculation des véhicules délivrés par les États membres. Elle exige également que les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la directive. Elle explique que cela peut se faire en échangeant des informations relatives aux véhicules par voie électronique, sans toutefois imposer cet échange de données, ce qui entrave la communication et l'échange d'informations entre les États membres.
- (3) Afin de faciliter le contrôle et la vérification des certificats d'immatriculation des véhicules, il est nécessaire d'harmoniser davantage la forme et le contenu de ces certificats.
- (4) L'harmonisation des certificats d'immatriculation et le partage des informations figurant dans le registre des véhicules faciliteront également la réimmatriculation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre et contribueront au bon fonctionnement du marché intérieur.
- (5) Afin de prendre en compte l'impératif numérique, de renforcer la compétitivité de l'Union et de réduire les charges administratives, il convient d'harmoniser les certificats d'immatriculation tant physiques que mobiles. Ces certificats devraient être totalement équivalents et contenir exactement les mêmes informations.

(1) JO C [...], [...], p. [...].

(2) JO C [...], [...], p. [...].

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

- (6) Afin de faciliter et d'accélérer le contrôle des informations figurant sur les certificats physiques, les États membres devraient pouvoir inclure un code QR sur les certificats d'immatriculation, y compris ceux sous forme de cartes intelligentes. Il devrait également être possible de délivrer des certificats d'immatriculation physiques sous la forme d'une carte intelligente contenant une puce, pour autant que certaines spécifications techniques soient respectées.
- (7) La transformation numérique est l'une des priorités de l'Union. Il importe de supprimer les obstacles restants, notamment la charge administrative liée à la réimmatriculation des véhicules. Cette charge peut entraver la libre circulation des personnes et leur droit de circuler librement à l'intérieur de l'Union et d'établir leur résidence dans un État membre autre que celui où leur véhicule est actuellement immatriculé. Par conséquent, à compter du [date d'entrée en vigueur + 4 ans], les certificats d'immatriculation devraient être délivrés par défaut en version mobile, sans préjudice du droit du demandeur de demander également un certificat d'immatriculation physique. Afin de garantir l'interopérabilité des certificats d'immatriculation mobiles dans l'ensemble de l'Union, il convient d'établir des spécifications techniques pour ces certificats. La possibilité de vérifier les certificats d'immatriculation des véhicules sera ainsi garantie.
- (8) Afin de réduire les coûts pour les citoyens et les entreprises, les certificats d'immatriculation mobiles devraient être délivrés et stockés gratuitement dans les portefeuilles européens d'identité numérique fournis conformément au règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil⁽⁴⁾.
- (9) Afin de faciliter les mouvements transfrontières, en particulier la réimmatriculation des véhicules, les États membres devraient enregistrer par voie électronique toutes les données requises concernant tous les véhicules immatriculés sur leur territoire et tenir constamment à jour ces données. Ces données contribueront à: améliorer l'exactitude des registres des véhicules; assurer un meilleur contrôle d'application de la loi; lutter contre la fraude et le vol des véhicules; améliorer l'échange d'informations entre les États membres; faciliter le contrôle du statut des véhicules destinés à l'exportation.
- (10) 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, les données à caractère personnel utilisées pour la vérification des données relatives à l'immatriculation d'un véhicule ne devraient pas être conservées par le vérificateur, sauf si cette conservation est autorisée par le droit de l'Union ou le droit national.
- (11) Le contrôle technique fait partie d'un dispositif plus large garantissant que les véhicules en exploitation sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement. Ce régime de contrôle technique exige que l'autorisation d'utilisation d'un véhicule dans la circulation routière soit suspendue lorsque le véhicule constitue un risque pour la sécurité routière. Pour réduire les lourdeurs administratives liées à la suspension, il n'est pas nécessaire de recommencer une nouvelle procédure d'immatriculation à la levée de la suspension. Afin de garantir que les registres sont exacts et à jour, lorsque l'autorisation d'utiliser un véhicule sur la voie publique a été suspendue à la suite d'un contrôle technique, la

⁽⁴⁾ 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>)

suspension devrait également être consignée par voie électronique dans le registre jusqu'à ce que le véhicule ait passé avec succès un nouveau contrôle technique.

- (12) Afin de garantir que les registres des véhicules sont exacts et à jour, lorsqu'un véhicule est considéré comme hors d'usage au sens de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁵⁾, l'immatriculation dudit véhicule devrait être annulée à titre définitif et cette information ajoutée au registre électronique.
- (13) Aux fins de l'identification d'un véhicule en circulation routière, les États membres devraient pouvoir exiger, pendant une période transitoire, que le conducteur soit porteur de la partie I du certificat d'immatriculation. Par la suite, les États membres devraient accepter les certificats d'immatriculation tant physiques que mobiles à cette fin.
- (14) Lors de la réimmatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, les autorités compétentes devraient, pendant une période transitoire, exiger la présentation de la partie I du certificat d'immatriculation physique. Toutefois, afin de faciliter la libre circulation des personnes et de réduire la charge administrative, les autorités compétentes devraient également être autorisées à accepter la présentation du certificat d'immatriculation mobile pendant cette période, s'il a été délivré. Après la période transitoire, lors de la réimmatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, les autorités compétentes devraient accepter à la fois la partie I du certificat d'immatriculation physique et la présentation du certificat d'immatriculation mobile.
- (15) Afin de garantir que les registres des véhicules sont exacts et à jour, lors de la réimmatriculation d'un véhicule, les autorités compétentes devraient vérifier auprès de l'État membre d'immatriculation quel(s) format(s) du certificat d'immatriculation a (ont) été délivré(s). Lorsqu'un certificat d'immatriculation physique a été délivré, les autorités compétentes devraient retirer la ou les parties de ce certificat soumises et devraient, dans les meilleurs délais, notifier le retrait aux autorités de l'État membre de délivrance. Lorsqu'un certificat d'immatriculation mobile est présenté, les autorités compétentes devraient, également dans les meilleurs délais, en informer les autorités de l'État membre de délivrance et ces dernières devraient immédiatement révoquer ce certificat. Les informations relatives au certificat précédent figurant dans le registre des véhicules devraient être conservées pendant 12 mois.
- (16) Afin de faciliter le bon fonctionnement du régime instauré par la présente directive, en particulier dans un contexte transfrontière, les États membres devraient désigner un point de contact national chargé d'échanger les informations en temps utile avec les autres États membres et avec la Commission.
- (17) Afin de garantir que les annexes restent à jour, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de certaines parties des annexes I, II et III en cas d'élargissement de l'Union, en ce qui concerne des éléments non obligatoires en cas de modification du contenu des certificats de conformité dans la législation pertinente de l'Union en matière de réception par type, ou afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des

⁽⁵⁾ Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>)

experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽⁶⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil devraient recevoir tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

- (18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de préciser: les éléments d'interopérabilité et les mesures de sécurité applicables aux codes QR introduits sur les certificats d'immatriculation physiques; l'interopérabilité, la sécurité et les essais des certificats d'immatriculation mobiles; y compris les fonctionnalités de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux; les données pertinentes du certificat de conformité sous forme électronique prévu à l'article 37 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil⁽⁷⁾; les dispositions nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système électronique MOVE-HUB; et le format des données que les États membres doivent communiquer à la Commission par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽⁸⁾.
- (19) Afin de lutter contre la fraude et le commerce illégal de véhicules volés, les États membres devraient se prêter mutuellement assistance dans la mise en œuvre de la présente directive, notamment en fournissant l'accès aux données d'immatriculation et aux informations pertinentes sur le contrôle technique, y compris les suspensions, aux autorités d'immatriculation des autres États membres.
- (20) Afin de faciliter l'échange de données, les États membres devraient interconnecter leurs registres des véhicules et leurs systèmes électroniques de certificats de contrôle technique avec le système MOVE-HUB de la Commission, afin que les autorités compétentes puissent consulter le registre d'un autre État membre en temps réel.
- (21) Afin de permettre à la Commission d'analyser la situation dans les États membres et de proposer des initiatives sur une base factuelle solide, les États membres devraient communiquer à la Commission des données sur les véhicules immatriculés sur leur territoire, y compris le nombre de certificats d'immatriculation physiques et mobiles délivrés, le nombre de réimmatriculations de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre et le nombre d'immatriculations suspendues. La Commission devrait transmettre les données recueillies au Parlement européen et au Conseil.
- (22) Les objectifs de la présente directive, à savoir la réalisation d'un cadre harmonisé de l'Union en matière d'immatriculation des véhicules, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres agissant seuls. En effet, les règles nationales

⁽⁶⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ 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>).

régissant les documents d'immatriculation, les données d'immatriculation et la coopération avec les autres États membres entraîneraient des exigences si diverses que le niveau de sécurité routière et de libre circulation des personnes visé par ces règles harmonisées ne pourrait pas être atteint. Par conséquent, ces objectifs sont mieux réalisés au niveau de l'Union. L'Union peut par conséquent adopter des mesures en vertu du principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(23) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs⁽⁹⁾, 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.

(24) Il y a lieu d'abroger la directive 1999/37/CE,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Chapitre I

Dispositions générales

Article premier

Objet et champ d'application

1. La présente directive établit des règles communes concernant:
 - (a) les documents d'immatriculation des véhicules délivrés par les États membres;
 - (b) certaines données à consigner dans les registres nationaux des véhicules;
 - (c) l'échange de ces données entre les États membres.
2. La présente directive ne s'applique pas aux documents d'immatriculation temporaire des véhicules, à moins que ces documents ne répondent aux exigences de la présente directive, auquel cas ils sont mutuellement reconnus par les États membres conformément à l'article [9](#).

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) «véhicule»: tout véhicule au sens de l'[article 3, point 15\), du règlement \(UE\) 2018/858](#) ou de l'[article 3, point 11\), du règlement \(UE\) n° 167/2013](#) du

⁽⁹⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

Parlement européen et du Conseil⁽¹⁰⁾, et tout véhicule visé à l'[article 4 du règlement \(UE\) n° 168/2013](#) du Parlement européen et du Conseil⁽¹¹⁾;

- (2) «immatriculation»: l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation;
- (3) «certificat d'immatriculation»: le document attestant que le véhicule est immatriculé dans un État membre, qu'il soit sous forme physique, numérique ou les deux;
- (4) «certificat d'immatriculation physique»: un certificat d'immatriculation au format papier ou sous forme de carte intelligente;
- (5) «certificat d'immatriculation mobile»: un certificat d'immatriculation sous forme numérique;
- (6) «titulaire du certificat d'immatriculation»: la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé;
- (7) «suspension»: la période de temps limitée pendant laquelle un véhicule n'est pas autorisé par un État membre à circuler sur la voie publique, à l'issue de laquelle, à condition que les motifs de la suspension aient cessé de s'appliquer, le véhicule peut de nouveau être autorisé à circuler sans qu'une nouvelle procédure d'immatriculation soit nécessaire.

Chapitre II

Certificats d'immatriculation

Article 3

Exigences générales applicables aux certificats d'immatriculation

1. Les États membres délivrent des certificats d'immatriculation pour les véhicules qui sont soumis à immatriculation selon leur législation nationale. Les certificats sont conformes aux exigences énoncées à l'article [4](#), en ce qui concerne les certificats d'immatriculation physiques, et à l'article [5](#), en ce qui concerne les certificats d'immatriculation mobiles.
2. Un véhicule ne peut faire l'objet de plus d'un certificat d'immatriculation, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4 et 5. Toutefois, un certificat d'immatriculation mobile peut être affiché sur plusieurs appareils mobiles.
3. Jusqu'au [entrée en vigueur + 4 ans], les États membres délivrent des certificats d'immatriculation physiques. Ils peuvent également délivrer des certificats d'immatriculation mobiles en plus des certificats physiques.
4. À compter du [entrée en vigueur + 4 ans + 1 jour], les États membres délivrent uniquement des certificats d'immatriculation mobiles. Toutefois, sur requête du

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) no 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

demandeur, les États membres délivrent également un certificat d'immatriculation physique.

5. Les États membres veillent à ce que les certificats d'immatriculation physiques et mobiles délivrés pour un même véhicule soient délivrés à la même personne et contiennent des informations identiques, comme indiqué aux annexes I et II.
6. Les États membres communiquent à la Commission et aux autres États membres, dans les meilleurs délais, tout nouveau modèle de certificat d'immatriculation physique et la description de l'ensemble de données des certificats d'immatriculation mobiles. La Commission publie ces modèles et descriptions d'ensembles de données sur sa page web spécifique.

Article 4

Certificats d'immatriculation physiques

1. Les certificats d'immatriculation physiques se composent soit d'une seule partie conforme à l'annexe I, soit de deux parties conformes aux annexes I et II. Les États membres peuvent autoriser les services qu'ils désignent, notamment ceux des constructeurs, à remplir les parties techniques du certificat d'immatriculation.
2. Au cas où un nouveau certificat d'immatriculation physique est délivré pour un véhicule immatriculé avant la mise en œuvre de la [directive 1999/37/CE](#), les États membres peuvent se limiter à l'inscription des seules mentions pour lesquelles les données requises sont disponibles.
3. Les données reprises dans le certificat d'immatriculation physique, conformément aux annexes I et II, sont représentées par les codes harmonisés de l'Union figurant dans ces annexes.
4. Les États membres peuvent décider d'imprimer un code QR sur les certificats d'immatriculation physiques au format papier qu'ils délivrent. Le code QR permet de vérifier l'authenticité des informations consignées sur le certificat d'immatriculation physique.
5. Les certificats d'immatriculation physiques délivrés sous forme de carte intelligente peuvent contenir une puce électronique conformément aux exigences énoncées aux annexes I et II. Si tel n'est pas le cas, les États membres peuvent décider d'imprimer ou de graver, dans l'espace réservé à cet effet, un code QR sur les certificats d'immatriculation qu'ils délivrent.
6. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant les éléments d'interopérabilité des codes QR imprimés sur les certificats d'immatriculation physiques et les mesures de sécurité auxquelles ces codes doivent satisfaire. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.
7. Les États membres informent la Commission, dans un délai de trois mois à compter de son adoption, de toute mesure visant à l'introduction d'un code QR sur leurs certificats d'immatriculation ou de toute modification d'une telle mesure.

Article 5

Certificats d'immatriculation mobiles

1. Les certificats d'immatriculation mobiles sont conformes aux spécifications de l'annexe III.
2. Les États membres veillent à ce que les certificats d'immatriculation mobiles soient délivrés gratuitement en tant qu'attestations électroniques d'attributs et stockés dans les portefeuilles européens d'identité numérique conformément au [règlement \(UE\) n° 910/2014](#). Les portefeuilles offrent aux personnes autorisées la possibilité d'effectuer au moins les actions suivantes:
 - (a) extraire et stocker des données permettant de vérifier l'autorisation d'utiliser le véhicule dans la circulation routière;
 - (b) afficher et transférer les données visées au point a).
3. Les États membres fournissent à la Commission une liste des émetteurs de confiance de certificats d'immatriculation mobiles. Ils tiennent cette liste à jour. La Commission met ces listes à la disposition du public, par l'intermédiaire d'un canal sécurisé, sous une forme utilisant une signature électronique ou un cachet électronique et adaptée au traitement automatisé.
4. Au plus tard le [entrée en vigueur + 2 ans], la Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant les spécifications techniques des certificats d'immatriculation mobiles, y compris les caractéristiques de vérification et l'interface avec les systèmes nationaux, et les procédures de notification aux émetteurs de confiance de certificats d'immatriculation mobiles. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Chapitre III

Obligations générales

Article 6

Données consignées dans les registres des véhicules

1. Les États membres consignent par voie électronique, dans les registres des véhicules, toutes les données énumérées à l'annexe I, point 2, e), f) et g), concernant tous les véhicules immatriculés sur leur territoire.

En outre, les registres des véhicules comprennent:

 - (a) les données pertinentes du certificat de conformité sous forme électronique prévu à l'[article 37 du règlement \(UE\) 2018/858](#);
 - (b) les résultats des contrôles techniques périodiques obligatoires conformément à la [directive 2014/45/UE](#) du Parlement européen et du Conseil⁽¹²⁾ et la durée de validité du certificat de contrôle technique, y compris les résultats des contrôles techniques périodiques effectués dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation et la validité du certificat délivré par cet État membre conformément à l'article 4, paragraphes 3 et 4, de la [directive 2014/45/UE](#);
 - (c) des informations sur toute modification importante des systèmes et composants du véhicule liés à la sécurité ou à l'environnement;

⁽¹²⁾ 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>).

- (d) des informations sur le détenteur précédent et, le cas échéant, sur le propriétaire précédent du véhicule;
- (e) des informations sur tout changement dans la propriété des véhicules, y compris des véhicules dont l'utilisation dans la circulation routière n'est pas autorisée en raison d'une suspension conformément à l'article [8](#) ou de l'annulation temporaire de l'immatriculation du véhicule;
- (f) le pays dans lequel le véhicule a été immatriculé pour la première fois;
- (g) des informations sur les motifs de l'annulation de l'immatriculation du véhicule, lorsque ce véhicule:
 - (i) a été traité comme un véhicule hors d'usage et qu'un certificat de destruction a été délivré conformément à l'article 5, paragraphe 3, de la [directive 2000/53/CE](#);
 - ii) a été réimmatriculé dans un autre État membre, après confirmation par le nouvel État membre d'immatriculation;
 - iii) a été exporté en dehors de l'Union, sur présentation de documents douaniers;
 - iv) a été volé ou soustrait illégalement à son propriétaire d'une autre manière, comme le confirme un procès-verbal de police délivré au dernier propriétaire du véhicule;
 - (v) a été immatriculé en violation des exigences relatives à l'immatriculation des véhicules prévues par le droit de l'Union ou le droit national;
 - vi) a été immatriculé sous un numéro d'identification du véhicule incorrect; et
 - vii) a fait l'objet d'une annulation de son immatriculation pour toute autre raison.

Les informations visées au premier et au deuxième alinéa sont tenues à jour.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution précisant les données pertinentes visées au paragraphe 1, deuxième alinéa, point a). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 7

Vérification des données relatives à l'immatriculation des véhicules

Les États membres veillent à ce que les données à caractère personnel nécessaires à la vérification des informations figurant sur le certificat d'immatriculation physique ou sur le certificat d'immatriculation mobile ne soient pas conservées par le vérificateur, à moins que la conservation ne soit autorisée par le droit de l'Union ou le droit national. Ils veillent également à ce que l'autorité qui délivre le certificat d'immatriculation ne soit pas informée du processus de vérification des certificats d'immatriculation physiques et à ce qu'elle ne traite les informations reçues au moyen de la notification qu'aux fins de répondre à la demande de vérification des certificats d'immatriculation mobiles.

Article 8

1. Lorsque l'autorité compétente d'un État membre est informée que le contrôle technique périodique a révélé que l'autorisation d'utiliser un véhicule particulier sur la voie publique avait fait l'objet d'une suspension conformément à l'[article 9 de la directive 2014/45/UE](#), cette suspension est enregistrée électroniquement dans le registre des véhicules.
2. La suspension est en vigueur jusqu'à ce que le véhicule satisfasse de nouveau aux exigences du contrôle technique. Une fois le contrôle technique passé avec succès, l'autorité compétente autorise à nouveau sans délai l'utilisation du véhicule dans la circulation routière et la fin de la suspension est consignée par voie électronique dans le registre des véhicules. Aucune nouvelle procédure d'immatriculation n'est nécessaire.
3. Les États membres peuvent adopter des mesures pour faciliter un nouveau contrôle d'un véhicule dont l'autorisation de circuler sur la voie publique a été suspendue. Ces mesures peuvent inclure l'autorisation de circuler sur la voie publique entre un centre de réparation et un centre de contrôle aux fins d'un contrôle technique.
4. Lorsque l'autorité compétente d'un État membre est informée qu'un véhicule est considéré comme hors d'usage au sens de l'article 5 de la [directive 2000/53/CE](#), l'immatriculation dudit véhicule est annulée à titre définitif et cette information est ajoutée au registre des véhicules.

Article 9

Reconnaissance mutuelle

1. Un certificat d'immatriculation délivré par un État membre conformément à l'article [4](#) est reconnu par les autres États membres en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale ou en vue de sa nouvelle immatriculation dans un autre État membre.
2. Un certificat d'immatriculation mobile délivré par un État membre conformément à l'article 5 est reconnu par les autres États membres en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale ou en vue de sa nouvelle immatriculation dans un autre État membre, avec effet à compter du [entrée en vigueur + 4 ans + 1 jour].

Article 10

Identification et réimmatriculation des véhicules

1. Jusqu'au [date d'entrée en vigueur + 4 ans], les États membres peuvent exiger que le conducteur soit porteur de la partie I du certificat d'immatriculation physique pour identifier un véhicule en circulation routière. Après cette date, les États membres acceptent les certificats d'immatriculation tant physiques que mobiles à cette fin.
2. Jusqu'au [date d'entrée en vigueur + 4 ans], les autorités compétentes exigent uniquement la présentation de la partie I du certificat d'immatriculation physique lors de la réimmatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre. Jusqu'à cette date, ils peuvent également accepter la présentation d'un certificat d'immatriculation mobile, le cas échéant.
3. À compter du [entrée en vigueur + 4 ans + 1 jour], les États membres acceptent à la fois la partie I du certificat d'immatriculation physique et la présentation du certificat

d'immatriculation mobile aux fins de la réimmatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre. L'État membre qui procède à la réimmatriculation vérifie auprès de l'État membre d'immatriculation sous quel(s) format(s) le certificat d'immatriculation a été délivré.

4. Lorsque seul un certificat d'immatriculation physique a été délivré, les autorités compétentes de l'État membre de réimmatriculation retirent la ou les parties du certificat d'immatriculation présentées et la ou les conservent pendant 12 mois. Elles doivent, dans les meilleurs délais:
 - (a) informer de ce retrait les autorités de l'État membre qui ont délivré le certificat;
 - (b) renvoyer la ou les parties concernées à ces autorités si elles le demandent.
5. Lorsque seul un certificat d'immatriculation mobile a été délivré, les autorités compétentes de l'État membre de réimmatriculation en informent, dans les meilleurs délais, les autorités de l'État membre qui ont délivré ce certificat. Les autorités compétentes de cet État membre révoquent immédiatement le précédent certificat d'immatriculation mobile et conservent pendant 12 mois dans le registre des véhicules les informations contenues dans l'immatriculation précédente.
6. Lorsqu'un certificat d'immatriculation physique et un certificat d'immatriculation mobile ont été délivrés, il convient de suivre les étapes prévues aux paragraphes 4 et 5.

Article 11

Coopération administrative entre États membres

1. Les États membres désignent un point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres et la Commission pour ce qui concerne l'application de la présente directive. Les États membres veillent à ce que leurs points de contact nationaux respectifs coopèrent entre eux afin de veiller à ce que toutes les informations nécessaires soient partagées en temps utile.
2. Les États membres transmettent à la Commission le nom et les coordonnées de leur point de contact national au plus tard le *[date de transposition]* et l'informent sans délai de tout changement à ce sujet. La Commission établit la liste de tous les points de contact et la transmet aux États membres.

Chapitre IV

Actes d'exécution et actes délégués

Article 12

Actes délégués

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article [13](#), afin de modifier:

- (a) l'annexe I, point 2 d) ii) et point 3 a) i) (2), et l'annexe II, point 2 d) ii) et point 3 a) i) (2), en cas d'élargissement de l'Union;
- (b) le point 2 f) de l'annexe I et de l'annexe II en ce qui concerne les éléments non obligatoires en cas de modification du contenu ou des définitions des certificats de conformité dans la législation pertinente de l'Union en matière de réception

par type, ainsi que pour tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques;

- (c) les tableaux 2 et 3 de l'annexe I et de l'annexe II, afin d'énumérer les étiquettes identifiant les objets de données correspondant aux données d'immatriculation obligatoires et facultatives;
- (d) l'annexe III, afin de tenir compte des évolutions techniques, opérationnelles ou scientifiques.

Article 13

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article [12](#) est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [*date d'entrée en vigueur*]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir, au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article [12](#) peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation du pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article [12](#) n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 14

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du [règlement \(UE\) n° 182/2011](#).
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'[article 5 du règlement \(UE\) n° 182/2011](#) s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité

le demandent. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas l'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du [règlement \(UE\) n° 182/2011](#) s'applique.

Chapitre V

Dispositions finales

Article 15

Échange de données

1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils échangent les informations relatives à l'immatriculation des véhicules, les données relatives au dernier certificat de contrôle technique, tout rapport de contrôle technique routier et l'historique du kilométrage du véhicule enregistré dans les bases de données nationales, notamment afin de vérifier, avant toute immatriculation d'un véhicule, le statut juridique de ce véhicule, si nécessaire dans l'État membre dans lequel il était précédemment immatriculé.

En particulier, les États membres donnent accès aux données d'immatriculation pertinentes conformément à l'article [6](#), y compris aux informations contenues dans le dernier certificat de contrôle technique délivré conformément à la [directive 2014/45/UE](#), aux suspensions au titre de l'article [8](#) et à toute information disponible sur les restrictions applicables à la réimmatriculation, stockées dans les registres nationaux des véhicules, aux autorités d'immatriculation des autres États membres.

2. Les États membres interconnectent leurs registres nationaux des véhicules et systèmes électroniques concernant les certificats de contrôle technique par l'intermédiaire du système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission de manière que les autorités compétentes de tout État membre puissent consulter en temps réel le registre national des véhicules de tout autre État membre. Cette interconnexion est opérationnelle dans un délai d'un an à compter de la date d'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe [4](#).
3. L'accès au réseau MOVE-HUB est sécurisé. Les États membres ne peuvent connecter que les autorités compétentes aux fins visées au paragraphe 1.
4. Au plus tard le *[date d'entrée en vigueur + 2 ans]*, la Commission adopte des actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système électronique visé au paragraphe [2](#) et précisant les exigences minimales relatives au format et au contenu des messages à utiliser par les États membres. Elle précise quelle autorité est responsable de l'accès aux données et de leur utilisation ultérieure. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe [2](#).

Article 16

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⁽¹³⁾ (ci-après la «plateforme en ligne»), les données concernant les véhicules immatriculés sur leur territoire au cours de chacune des trois années civiles précédentes. Ces données indiquent (par année civile):

- (a) le nombre de certificats d'immatriculation physiques délivrés, par catégorie de véhicule;
- (b) le nombre de certificats d'immatriculation mobiles délivrés, par catégorie de véhicule;
- (c) le nombre de réimmatriculations de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre, par catégorie de véhicule;
- (d) le nombre d'immatriculations suspendues, par catégorie de véhicule.

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

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

2. La Commission adopte des actes d'exécution précisant le format dans lequel les données visées au paragraphe 1 doivent être communiquées par l'intermédiaire de la plateforme en ligne. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2.

Article 17

Transposition

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 [date d'entrée en vigueur + 2 ans]. 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 couvert par la présente directive.

Article 18

Abrogation

1. La [directive 1999/37/CE](#) est abrogée avec effet au [date d'entrée en vigueur + 2 ans].

⁽¹³⁾ 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).

2. Les références faites à la directive [1999/37/CE](#) s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

Article 19

Entrée en vigueur

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

Article 20

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président
[...]

Par le Conseil
Le président
[...]

FICHE FINANCIÈRE ET NUMÉRIQUE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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

Proposition de directive abrogeant et remplaçant la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules).

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

Transports, sécurité routière

1.3. Objectif(s)

1.3.1. Objectif général / objectifs généraux

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

1.3.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique n°

Les objectifs spécifiques de l'initiative sont les suivants:

assurer la cohérence, l'objectivité et la qualité du contrôle technique des véhicules d'aujourd'hui et de demain;

réduire considérablement les manipulations et améliorer la détection des véhicules défectueux, afin de permettre la détection des systèmes de contrôle de la sécurité et de réduction des émissions (c'est-à-dire les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores) défectueux/manipulés, ainsi que de la fraude au compteur kilométrique;

améliorer le stockage et l'échange électroniques de données pertinentes relatives à l'identification et au statut des véhicules.

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

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

La proposition contribuera à accroître la sécurité routière dans l'UE et, selon les estimations, devrait permettre de sauver 6 912 vies et d'éviter 64 885 blessures graves. Elle contribuera également à la mobilité durable en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et les émissions sonores, ce qui entraînera des économies de coûts externes, estimées à 83,4 milliards d'EUR. Elle contribuera à faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'UE grâce à la suppression des obstacles à la réimmatriculation des véhicules dans un autre État membre et à la reconnaissance (limitée) des certificats de contrôle technique périodique à l'échelle

de l'UE. La proposition devrait également apporter des avantages considérables en introduisant des méthodes de contrôle pour les véhicules électriques, en améliorant le contrôle des émissions (comme la mesure des émissions de NO_x et du nombre de particules) et en introduisant des méthodes de contrôle des systèmes d'aide à la conduite (ADAS) et d'autres systèmes de sécurité. L'introduction de contrôles obligatoires de l'arrimage des chargements et de nouvelles méthodes de contrôle, telles que la chasse aux panaches et la télédétection pour détecter les émissions de polluants et les émissions sonores, ainsi que les mesures de gouvernance des données devraient également être bénéfiques. L'initiative devrait permettre d'améliorer la détection et donc de réduire le nombre de véhicules défectueux et manipulés, également grâce à l'extension des contrôles routiers aux véhicules utilitaires légers. Elle devrait entraîner une réduction significative de la manipulation des compteurs kilométriques grâce à l'obligation d'enregistrer les relevés kilométriques et de transmettre les données enregistrées en cas de réimmatriculation. Elle devrait également procurer des avantages grâce au certificat électronique de contrôle technique obligatoire, à l'introduction du document d'immatriculation des véhicules au format numérique, à l'accès aux rapports des contrôles techniques périodiques dans les bases de données nationales et à l'extension des données figurant dans les registres nationaux des véhicules. Au total, les bénéfices de la proposition sont estimés à 391,6 milliards d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2026-2050 par rapport au scénario de référence.

1.3.4. Indicateurs de performance

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

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

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

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

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

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

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

1.4. La proposition/l'initiative porte sur:

- ☐ **une action nouvelle**
- ☐ **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁽¹⁾**
- ☒ **la prolongation d'une action existante**
- ☐ **une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

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

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

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

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

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

Les constructeurs automobiles devront adapter leurs systèmes à un cadre de gouvernance afin de donner aux centres de contrôle et aux autorités compétentes l'accès aux données embarquées nécessaires à la réalisation des contrôles techniques périodiques et routiers, et procéder à la modification de leurs systèmes informatiques afin de garantir l'accès aux données pertinentes, et les coûts de maintenance.

⁽¹⁾ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

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

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

Raisons de l'action au niveau de l'UE (ex ante) et valeur ajoutée européenne escomptée (ex post)

Si l'évolution des technologies devrait encore améliorer la sécurité des véhicules, l'adoption de nouvelles technologies dans le parc automobile de l'UE prendra un certain temps et certaines des nouvelles fonctionnalités pourraient également comporter de nouveaux risques. De même, si les solutions techniques peuvent rendre les manipulations plus difficiles, il est peu probable que celles-ci disparaissent si l'on ne fait pas en sorte que les modifications illégales, par exemple au niveau du logiciel de gestion du moteur, puissent être détectées lors du contrôle des véhicules en garantissant un meilleur accès aux données embarquées. Par conséquent, en l'absence d'intervention au niveau de l'UE, le problème est susceptible de persister. Les États membres peuvent prendre des mesures unilatérales; toutefois, ces mesures ne peuvent remplacer l'effet de coordination et d'harmonisation des trois directives; elles risquent de créer d'éventuelles distorsions du marché unique et de ne résoudre que partiellement le problème.

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

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

Le secteur du transport routier et l'industrie automobile étant des secteurs internationaux, il est beaucoup plus efficient et plus efficace de traiter les problèmes au niveau de l'UE qu'au niveau des États membres. Bien que les pratiques nationales diffèrent historiquement, un niveau minimal d'harmonisation en matière de contrôle des véhicules et de solutions communes pour l'échange de données sur les véhicules entre les États membres sera plus efficace 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 réduction des émissions les plus récents), les États membres réaliseront des économies d'échelle et les fabricants des équipements de contrôle pourront opérer sur un marché plus uniforme. Le fonctionnement du marché intérieur serait également amélioré si les véhicules étaient soumis à des contrôles similaires dans des conditions similaires et si les opérateurs de transport devaient supporter des coûts similaires. La coordination des conditions d'accès aux données sur les véhicules et d'échange de ces données au niveau de l'UE sera non seulement plus efficace que des accords bilatéraux et des négociations avec les différents constructeurs, mais elle permettra également aux États membres d'être sur un pied d'égalité et les placera, collectivement, dans une position plus forte vis-à-vis de l'industrie automobile.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

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

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

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

les défaillances du système de réduction des émissions dans les véhicules à combustion interne. Les moteurs et les systèmes d'évacuation des gaz d'échappement des véhicules modernes présentent des critères de détection critiques qui ne sont pas couverts par les méthodes de contrôle prescrites aujourd'hui, et la contribution actuelle du paquet «contrôle technique» à la réduction du nombre de véhicules à fortes émissions en circulation est moins importante. En outre, il n'existe actuellement aucune disposition de l'UE en matière de contrôle technique prévoyant un contrôle des véhicules destiné à détecter les manipulations/défaillances concernant les émissions ou le filtre à particules diesel.

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

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

La proposition est cohérente avec les objectifs et les priorités définis dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de 2020 et dans le pacte vert pour l'Europe en ce qu'elle fait en sorte que les véhicules en circulation assurent un niveau adéquat de sécurité et de performance environnementale au fil du temps. Elle est conforme aux objectifs fixés dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière et devrait également contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air, y compris à ceux des directives sur la qualité de l'air ambiant et de la directive sur les engagements nationaux de réduction des émissions, en permettant de mieux identifier les grands pollueurs qui représentent une part très importante des émissions totales du transport routier et de réduire leur présence. La proposition facilitera l'accès en ligne à des informations relatives aux véhicules, à des procédures administratives pertinentes et à des services d'assistance et de résolution de problèmes, ce qui est conforme au règlement sur le portail numérique unique. L'échange d'informations relatives au contrôle technique et des données d'immatriculation sera aligné sur les règles applicables en matière de protection des données (RGPD). La proposition est également alignée sur les exigences en matière de sécurité et d'environnement énoncées dans les règlements relatifs à la réception par type, notamment le règlement sur la sécurité générale. Elle comprend des mesures qui garantiront que des normes minimales sont respectées par les propriétaires pendant toute la durée de vie du véhicule. La proposition garantit l'alignement entre les contrôles techniques périodiques et les contrôles routiers et la procédure de réception par type, y compris en ce qui concerne l'utilisation des contrôles techniques périodiques électroniques. Elle est également cohérente avec les exigences de la législation sur les véhicules hors d'usage (VHU) en ce qu'elle fournit un accès électronique aux données aux autorités d'immatriculation d'autres États membres de l'UE et ajoute de nouvelles données, y compris des données relatives aux véhicules hors d'usage, au registre des véhicules. La proposition est donc considérée comme compatible avec les stratégies et les instruments juridiques pertinents de l'Union et contribue aux priorités politiques de l'UE.

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

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

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

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

☒ **durée limitée**

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

☐ **durée illimitée**

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,

puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁽²⁾

☒ **Gestion directe** par la Commission

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

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

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

- ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la Banque européenne d'investissement et au Fonds européen d'investissement;
- ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- ☐ à des établissements de droit public;

⁽²⁾ Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

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

Remarques

La mise en œuvre de la proposition nécessite la mise à jour et la maintenance d'un système informatique existant. Ce système devrait connecter les réseaux existants de systèmes informatiques nationaux et des points d'accès interopérables, dont le fonctionnement relève de la responsabilité et de la gestion individuelles de chaque État membre, pour garantir un échange sécurisé et fiable des informations relatives aux véhicules. La Commission définira les solutions informatiques appropriées dans les actes d'exécution, notamment la conception/l'architecture et les spécifications techniques d'une plateforme d'interface visant à interconnecter les systèmes nationaux d'échange d'informations. Les coûts d'adaptation pour la Commission devraient se composer de deux principaux éléments de coût (calculés en valeur nette actuelle), comme suit: - les coûts non récurrents (ponctuels), en 2027, supportés dans le cadre de la mise à jour technique nécessaire de la plateforme informatique et à son expérimentation pour l'échange d'informations relatives aux véhicules entre les États membres, estimés à 200 000 EUR; - les coûts d'adaptation récurrents (maintenance et soutien de la plateforme dédiée), estimés à environ 50 000 EUR par an, destinés à un échange interactif d'informations entre les autorités des États membres. Les travaux liés à la mise en œuvre du paquet «contrôle technique», y compris le soutien apporté ultérieurement aux États membres pour la mise en place du cadre technique et numérique requis, nécessitent une augmentation des ressources humaines à raison de 1 ETP/an à partir de 2027, pendant au moins trois ans.

2. MESURES DE GESTION

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

Les tâches directement mises en œuvre par la DG MOVE suivront le cycle annuel de planification et de suivi, tel que mis en œuvre au sein de la Commission et des agences exécutives, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE. En ce qui concerne les contrôles techniques périodiques, conformément à l'article 20 *bis* de la directive relative au

contrôle technique périodique, les États membres transmettent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne⁽³⁾ (la «plateforme en ligne»), les données collectées pour chacune des trois années civiles précédentes et concernant les véhicules contrôlés sur leur territoire. Ces données indiquent (par année civile):

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

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

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

En ce qui concerne les documents d'immatriculation des véhicules, selon l'article 16 de la directive relative à l'immatriculation des véhicules, les États membres transmettent à la Commission, par l'intermédiaire de la plateforme de communication d'informations en ligne, les données collectées pour chacune des trois années civiles précédentes et concernant les véhicules immatriculés sur leur territoire. Ces données indiquent (par année civile):

le nombre de certificats d'immatriculation physiques délivrés, par catégorie de véhicule; le nombre de certificats d'immatriculation mobiles délivrés, par catégorie de véhicule; le nombre de réimmatriculations de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre, par catégorie de véhicule; le nombre d'immatriculations de véhicules suspendues, par catégorie de véhicule; et une liste d'éléments de données enregistrés dans les registres nationaux.

La nouvelle période de déclaration pour les États membres est portée de deux ans actuellement à trois ans afin d'aider à réduire la charge administrative pesant sur les autorités nationales. La plateforme en ligne est destinée à faciliter la compilation automatique des données par des fonctionnalités spécifiques en matière de déclaration.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

⁽³⁾ 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

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

au contrôle du paiement de tout service effectué par le personnel de la Commission avant le paiement, compte tenu de toute obligation contractuelle, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion. Des dispositions antifraude (surveillance, exigences en matière de rapports, etc.) seront introduites dans toutes les conventions et tous les contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de chaque paiement; et

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

La DG MOVE a adopté une stratégie antifraude (SAF) révisée en 2020. La SAF de la DG MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour déterminer les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger toute fraude. Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF.

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

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

Lignes budgétaires existantes

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁽⁴⁾	de pays AELE ⁽⁵⁾	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁽⁶⁾	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
01	02.20.04.01	CD	NON	NON	NON	NON

Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées

⁽⁴⁾ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁽⁵⁾ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁽⁶⁾ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

	[XX.YY.YY .YY]	CD/CND	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON
--	-------------------	--------	---------	---------	---------	---------

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

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

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

3.2.1.1. Crédits issus du budget voté

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel			Numéro 01			Marché unique, innovation et numérique	
DG: MOVE			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027 ⁽⁷⁾	TOTAL CFP 2021-2027
Crédits opérationnels							
Ligne budgétaire 02 20 04 01	Engagements	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Paielements	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Ligne budgétaire	Engagements	(1b)					0,000

⁽⁷⁾ L'année 2027 est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Pour les années suivantes, les coûts d'adaptation courants sont estimés à 0,05 million d'EUR, sans préjuger du prochain CFP.

	Paielements	(2b)					0,000
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ⁽⁸⁾							
Ligne budgétaire		(3)					0,000
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Paielements	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
TOTAL des crédits opérationnels (toutes les rubriques opérationnelles)	Engagements	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Paielements	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL des crédits		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁽⁸⁾ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques (toutes les rubriques opérationnelles)							
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Paiements	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Rubrique du cadre financier pluriannuel		7	«Dépenses administratives» ⁽⁹⁾				
DG: MOVE			Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP

⁽⁹⁾ Pour déterminer les crédits nécessaires, il convient de recourir aux chiffres relatifs au coût moyen annuel qui sont disponibles sur la page web correspondante de BUDGpedia.

						2021-2027
	Ressources humaines	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
	Autres dépenses administratives	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG MOVE	Crédits	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

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

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

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année 2024		Année 2025		Année 2026		Année 2027		Insérer autant d'années que nécessaire pour montrer la durée de l'impact (voir section 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type ⁽¹⁰⁾	Coût moyen	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	N°	Coût	Total N°	Total Coût
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁽¹¹⁾ : [...]																		
- Réalisation																		

⁽¹⁰⁾ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites).

⁽¹¹⁾ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)»

on																		
- Ré alis ati on																		
- Ré alis ati on																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Ré alis ati on																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

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

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

3.2.3.1. Crédits issus du budget voté

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

RUBRIQUE 7					
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

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

3.2.4. Besoins estimés en ressources humaines

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

3.2.4.1. Financement sur le budget voté

Estimation à exprimer en équivalents temps plein (ETP)⁽¹²⁾

CRÉDITS VOTÉS	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027⁽¹³⁾
Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)				
20 01 02 01 (Au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	0	0	0	1
20 01 02 03 (Délégations de	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Veuillez préciser en dessous du tableau combien, sur le nombre d'ETP indiqué, sont déjà affectés à la gestion de l'action et/ou peuvent être redéployés au sein de votre DG, et quels sont vos besoins nets.

⁽¹³⁾ Le cadre technique et numérique nécessite des ressources humaines supplémentaires à hauteur de 1 ETP/an à partir de 2027. Pour les années suivantes, cela ne préjuge pas du prochain CFP.

l'UE)					
01 01 01 01 (Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser)		0	0	0	0
Personnel externe (en ETP)					
20 02 01 (AC, END de l'«enveloppe globale»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END et JPD dans les délégations de l'UE)		0	0	0	0
Ligne d'appui admin. [XX.01.YY.Y Y]	- au siège	0	0	0	0
	- dans les délégations de l'UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Recherche indirecte)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Recherche directe)		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à préciser) - Rubrique 7		0	0	0	0
Autres lignes budgétaires (à		0	0	0	0

préciser) - Hors rubrique 7				
TOTAL⁽¹⁴⁾	0	0	0	1

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

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

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

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

TOTAL des crédits numériques et informatiques	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL CFP 2021-2027
RUBRIQUE 7					
Dépenses informatiques (institutionnelles)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sous-total RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁽¹⁴⁾ Compte tenu de la situation globalement tendue dans la rubrique 7, tant en termes de personnel que de niveau des crédits, les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG ou d'autres services de la Commission.

Hors RUBRIQUE 7					
Dépenses pour les systèmes informatiques soutenant une politique consacrées aux programmes opérationnels	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Sous-total hors RUBRIQUE 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

La proposition/l'initiative:

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

3.2.7. Participation de tiers au financement

La proposition/l'initiative:

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

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Total
Préciser l'organisme de cofinancement					
TOTAL crédits cofinancés					

3.3. Incidence estimée sur les recettes

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

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁽¹⁵⁾			
		Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027
Article					

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

[...]

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

[...]

⁽¹⁵⁾ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

4. DIMENSIONS NUMÉRIQUES

4.1. Exigence 1 (E1): exiger le certificat de contrôle technique au format électronique

- (a) Directive 2014/45/UE (CTP), article 8, paragraphe 2
- (b) Bien que l'actuelle directive relative au contrôle technique périodique autorise l'utilisation de certificats de contrôle technique électroniques, elle exige qu'une version imprimée certifiée soit remise à la personne qui présente le véhicule au contrôle. La mesure limitera l'exigence à la seule délivrance d'un document électronique, la remise de la version imprimée n'étant prévue que si la personne qui présente le véhicule en fait la demande.
- (c) L'échange de données relatives aux contrôles techniques périodiques dans le cadre de l'exigence 1 permettra aux services de contrôle technique de vérifier le statut d'un véhicule immatriculé dans l'UE dans le cas d'un contrôle routier ou aux fins d'une réimmatriculation, sans qu'il soit nécessaire que le propriétaire du véhicule présente un certificat imprimé.
- (d) Parties prenantes concernées: États membres, propriétaires de véhicules.
- (e) Gestion des registres nationaux des véhicules et des bases de données des contrôles techniques périodiques existants.

Exigence 2 (E2): fournir aux autorités d'immatriculation des autres États membres de l'UE un accès électronique aux données pertinentes, y compris concernant les rapports des contrôles techniques périodiques conservés dans les bases de données nationales, au moyen d'une interface commune

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

Exigence 3 (E3): introduire la délivrance des certificats d'immatriculation au format numérique afin de remplacer progressivement les documents au format papier (et sous forme d'une carte intelligente) actuels

- (a) Articles 2, 3 et 5 et annexe III de la directive 1999/37/CE (DIV) révisée.
- (b) La mesure introduira l'obligation de délivrer de nouveaux certificats d'immatriculation au format numérique par défaut. Les détails techniques du certificat d'immatriculation numérique/mobile seront définis dans un acte d'exécution et feront référence aux normes ISO pertinentes, comme dans le cas

du permis de conduire numérique. À l'instar du permis de conduire mobile, le certificat d'immatriculation numérique s'appuiera sur l'initiative eIDAS.

- (c) Parties prenantes concernées: États membres, propriétaires de véhicules.
- (d) La mesure s'applique à toutes les catégories de véhicules soumis à immatriculation dans les États membres. Aux fins de l'identification des véhicules en circulation ainsi que de la réimmatriculation, les États membres devront reconnaître la version numérique du certificat d'immatriculation. À l'instar des documents physiques, le certificat d'immatriculation numérique des véhicules serait utilisé pour confirmer l'immatriculation du véhicule, pour vérifier certaines données techniques le concernant (la version numérique pourrait stocker davantage de données que la version papier) et pour permettre la vérification par les autorités.

Exigence 4 (E4): ajouter de nouvelles données au registre des véhicules – ensemble minimal obligatoire (y compris, entre autres: pays de la première immatriculation, statut de l'immatriculation, statut du contrôle technique périodique, changements dus à la transformation)

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

Exigence 5 (E5): enregistrement des relevés kilométriques dans les bases de données nationales

- (a) Article 4 *bis* de la directive 2014/45/UE (CTP).
- (b) La mesure exige que les prestataires de services qui réalisent des travaux de réparation ou d'entretien sur un véhicule enregistrent les relevés du compteur kilométrique dans une base de données nationale spécifique ou dans le registre national des véhicules. Les constructeurs automobiles doivent également envoyer régulièrement les relevés kilométriques de leurs véhicules connectés. L'article impose en outre aux États membres de partager l'historique du kilométrage avec les inspecteurs, le titulaire du certificat d'immatriculation et les autorités compétentes des États membres (voir E2).

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

Exigence 6 (E6): transmission d'informations à la Commission par les États membres

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

4.2. Données

Aucune donnée ne sera collectée au niveau de la Commission, hormis les données cumulées fournies par les États membres dans leurs rapports (pour plus de détails, voir l'exigence 6 ci-dessus et le point 2.1 de la présente déclaration sur le suivi et la communication d'informations). Ces données concernent le nombre de véhicules soumis à des contrôles périodiques et routiers, leur pays d'immatriculation ainsi que le nombre et les types de défaillances.

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

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

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

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

4.3. Solutions numériques

Afin de faciliter l'échange de données, l'exigence E2 imposerait aux États membres de connecter leurs bases de données nationales (registres des véhicules et bases de données connexes relatives au contrôle technique, selon le cas) à la plateforme MOVE-HUB existante développée et gérée par la Commission aux fins de l'échange de diverses informations relatives au transport routier entre les États membres. Il ne sera pas nécessaire de développer des logiciels supplémentaires pour recueillir les

statistiques de messagerie. La plateforme MOVE-HUB pourrait également être utilisée pour communiquer l'historique du kilométrage des véhicules enregistré conformément à l'exigence E5, lors de la réimmatriculation d'un véhicule dans un autre État membre.

D'autres exigences (E1, E3, E4) ne requièrent pas de solution centrale et s'appuieront sur les solutions numériques nationales existantes. L'exigence E5 nécessitera soit la création de bases de données nationales (semblables au système belge Car-Pass), soit l'utilisation du registre national des véhicules pour enregistrer les relevés kilométriques.

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

L'exigence E6 s'appuiera sur l'utilisation de la plateforme en ligne mise en place par la Commission (la «plateforme en ligne»⁽¹⁶⁾) pour faciliter la communication entre la Commission et les États membres.

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

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

4.4. Évaluation de l'interopérabilité

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

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

1. un effet positif sur l'interopérabilité juridique transfrontière, car elles fournissent un cadre juridique cohérent pour l'utilisation des certificats et documents mentionnés et l'accès à ceux-ci par-delà les frontières;
2. un effet positif sur l'interopérabilité sémantique transfrontière, car elles fournissent un cadre clair pour déterminer un format commun et une signification commune des données échangées;

⁽¹⁶⁾ 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).

3. un effet positif sur l'interopérabilité technique transfrontière, car la structure du message permettra son utilisation par-delà les frontières. Cet effet sera encore renforcé si les États membres décident d'utiliser la solution MOVE-HUB, qui est déjà fournie par la Commission et utilisée par les États membres pour échanger des messages. Si les États membres décident de développer leurs propres systèmes, ils doivent veiller à ce que ceux-ci ne créent pas d'obstacles à l'interopérabilité;

4. une incidence positive sur l'interopérabilité organisationnelle, car elles exigent des États membres qu'ils alignent leurs processus afin de permettre l'utilisation des certificats et documents mentionnés et l'accès à ceux-ci par-delà les frontières.

4.5. Mesures de soutien de la mise en œuvre numérique

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

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