

Contrôle technique périodique et contrôle technique routier (paquet « contrôle technique »)

2025/0097(COD) - 24/04/2025 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer la sécurité routière, faciliter la libre circulation des personnes et réduire les émissions polluantes en modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : les dispositions relatives au contrôle technique figurent dans la législation de l'Union depuis des décennies. Elles font toutefois l'objet d'une harmonisation progressive. La dernière révision du droit de l'Union à cet effet remonte à 2014, avec le paquet «contrôle technique». Afin d'améliorer l'application de ces règles, les révisions successives ont progressivement étendu le champ d'application des véhicules à contrôler et des règles harmonisées, y compris celles relatives aux contrôles routiers et aux documents d'immatriculation des véhicules. Elles ont précisé et mis à jour les méthodes d'essai, les procédures et les documents connexes requis afin de tenir compte des progrès technologiques.

CONTENU : les États membres ont mis en œuvre les directives 2014/45/UE et 2014/47/UE de différentes manières, et un nombre important de modifications sont proposées. La proposition de la Commission de révision des directives 2014/45/UE et 2014/47/UE vise à améliorer la sécurité routière dans l'UE, à contribuer à la mobilité durable et à faciliter la libre circulation des personnes et des biens dans l'UE.

Les principales dispositions qui modifient substantiellement les directives ou ajoutent de nouveaux éléments sont les suivantes :

Modifications de la directive 2014/45/UE

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- inclure **les motos électriques** dans le champ d'application, aux côtés de celles équipées de moteurs à combustion interne, qui sont déjà concernées. Pour la même raison, la possibilité d'exclure les motos du champ d'application du contrôle technique est supprimée;
- introduire la possibilité pour les propriétaires ou détenteurs de voitures particulières de se soumettre au **contrôle technique périodique** dans un État membre autre que l'État membre d'immatriculation. Le certificat de contrôle technique temporaire délivré dans ce cas serait valable **six mois**;
- veiller à ce que les constructeurs automobiles mettent **gratuitement** à la disposition des autorités compétentes des États membres les informations techniques nécessaires au contrôle technique. Ces autorités devront ensuite mettre ces données à la disposition de leurs centres de contrôle;
- étendre l'obligation d'enregistrement des **relevés du compteur kilométrique** au-delà des centres de contrôle technique à tout prestataire de services effectuant des travaux de réparation ou d'entretien sur un véhicule contre rémunération;

- veiller à ce que les constructeurs automobiles envoient régulièrement les relevés du compteur kilométrique de leurs véhicules connectés;
- veiller à ce que les **voitures et les camionnettes de plus de 10 ans** soient soumises à des contrôles annuels. La proposition exige également que les camionnettes soient soumises à des contrôles d'émissions de gaz d'échappement chaque année après leur première immatriculation;
- tenir compte de l'extension du champ d'application aux motocycles électriques et permettre aux États membres **d'exempter** des contrôles d'émissions de gaz d'échappement ou de bruit uniquement les véhicules qui ont passé avec succès un contrôle technique routier correspondant ou qui ont échoué au cours des six mois précédant le contrôle technique;
- garantir que la **version numérique** du certificat de contrôle technique devienne la solution par défaut et qu'elle soit reconnue par tous les États membres;
- introduire une obligation pour les États membres de connecter leurs registres nationaux de véhicules et leurs bases de données de contrôle technique à la **plateforme MOVE-HUB** développée par la Commission, afin que les données pertinentes soient échangées lors des contrôles techniques périodiques.

Modifications de la directive 2014/47/UE

Les modifications proposées visent à:

- inclure les **camionnettes** dans le champ d'application et appliquer les dispositions relatives à la télédétection aux voitures et aux motos;
- exiger des États membres qu'ils utilisent la télédétection pour contrôler **les émissions sonores et gazeuses** d'une grande partie de leur parc automobile afin d'identifier les véhicules potentiellement très polluants (toutes catégories confondues). Les États membres seraient tenus de vérifier les émissions de ces véhicules soit lors d'un contrôle routier, soit en invitant le propriétaire ou le détenteur du véhicule à se rendre dans un centre PTI. La proposition prévoit les méthodes de contrôle des émissions des véhicules immatriculés dans un État membre autre que celui où la mesure par télédétection a été effectuée;
- prévoir des **sanctions** efficaces en cas de falsification manifeste des composants d'un véhicule, notamment des systèmes de contrôle des émissions et de sécurité;
- obliger les États membres à **connecter leurs registres nationaux de véhicules** et leurs bases de données de contrôle technique à la plateforme MOVE-HUB développée par la Commission, afin que les données pertinentes puissent être échangées lors des contrôles routiers.

Implications budgétaires

Les implications pour le budget de l'UE concernent principalement l'extension des fonctionnalités du système d'échange de données informatiques (MOVE-HUB). Cela comprend des coûts d'adaptation ponctuels ainsi que des coûts récurrents de mise à jour et de maintenance. Ces coûts sont nécessaires pour ajouter de nouveaux éléments de données aux registres des véhicules et fournir un accès électronique à certaines données (y compris les rapports PTI stockés dans les bases de données nationales). Les coûts associés sont estimés à 0,2 million d'euros de coûts ponctuels et à 0,05 million d'euros par an de coûts récurrents.