



Paris, le 26 novembre 2025

AVIS POLITIQUE

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil (COM (2025) 179 final) et sur la proposition de directive du parlement européen et du conseil modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'union (COM(2025) 180 final)

- (1) La commission des affaires européennes du Sénat,
- (2) Vu l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- (3) Vu la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules,
- (4) Vu la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage,
- (5) Vu la 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,
- (6) Vu 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,
- (7) Vu 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,

- (8) Vu le 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,
- (9) Vu le 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 – RGPD),
- (10) Vu la directive (UE) 2016/2284 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques, modifiant la directive 2003/35/CE et abrogeant la directive 2001/81/CE,
- (11) Vu le 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,
- (12) Vu le 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,
- (13) Vu le 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,
- (14) Vu la 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,
- (15) Vu le 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),

- (16) Vu le règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7),
- (17) Vu la directive (UE) 2025/2206 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 modifiant la directive (UE) 2025/2205 en ce qui concerne certaines interdictions de conduire,
- (18) Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil (COM (2025) 179 final),
- (19) Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques et la directive 2014/47/UE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union (COM(2025) 180 final),
- (20) Vu les conclusions du Conseil du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017,
- (21) Vu le document de travail des services de la Commission du 19 juin 2019 intitulé « Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne "Vision Zéro" », SWD(2019)0283,
- (22) Vu la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée « Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir », COM(2020)0789,
- (23) Vu la résolution du Parlement européen du 27 avril 2021 sur le rapport d'exécution sur les aspects liés à la sécurité routière du paquet « contrôle technique »,
- (24) Vu la résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne « Vision Zéro »,
- (25) Vu les bilans des contrôles techniques des véhicules légers et des véhicules lourds pour 2024, publiés par l'Union Technique de l'Automobile, du motocycle et du Cycle - Organisme Technique Central (UTAC-OTC), publiés le 4 février 2025,
- (26) Vu le rapport d'information du Sénat n° 783 (2024-2025), intitulé « Prévenir l'exposition au bruit lié aux transports : une politique publique à mettre en musique », déposé le 25 juin 2025, de MM. Guillaume Chevrollier et Gilbert-Luc Devinaz, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable,

- (27) Vu le rapport intitulé « La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2024 » de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), publié le 12 septembre 2025,
- (28) Considérant qu'en 2024, on dénombre encore 19 800 décès sur les routes de l'Union européenne, malgré une diminution de 13 % depuis 2019,
- (29) Considérant qu'en France, la mortalité sur les routes est en hausse de 1 % sur les douze derniers mois et est restée stable par rapport à 2019,
- (30) Considérant qu'en France, le nombre de blessés graves sur les routes est en hausse de 3 % par rapport aux douze derniers mois et en hausse de 1 % par rapport à 2019,
- (31) Considérant que l'influence des drogues et de l'alcool, la fatigue, la distraction au volant (usage du téléphone, ...), la vitesse, les diverses erreurs humaines ou l'état des infrastructures sont les principales causes des accidents de la route,
- (32) Considérant que des mesures ont été prises pour fiabiliser et améliorer la sécurité des véhicules,
- (33) Considérant que la défaillance des véhicules reste un facteur contributif et évitable des accidents,
- (34) Considérant que les dispositions relatives au contrôle technique font partie de la législation de l'Union depuis 1977, qu'elles font l'objet d'une harmonisation progressive et qu'elles ont été révisées pour la dernière fois en 2014,
- (35) Considérant que la pertinence du cadre réglementaire découlant des directives 2014/45/UE, 2014/46/UE et 2014/47/UE a diminué ces dernières années en raison de la rapidité des progrès technologiques et de l'inadéquation grandissante des modalités de contrôle,
- (36) Considérant que la fraude au compteur kilométrique est un fléau qui coûte près de 10 milliards d'euros aux acheteurs de véhicules européens,
- (37) Considérant que le transport routier contribue à une part importante des émissions nocives de polluants atmosphériques, en particulier de NOx et de particules fines,
- (38) Considérant que le transport routier contribue à une part importante des nuisances sonores,
- (39) Considérant que les contrôles techniques et les contrôles routiers ont une incidence directe et positive sur la sécurité routière et la lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores,
- (40) Considérant que la mise à disposition de certificats d'immatriculation et de contrôles techniques dématérialisés est pertinente,
- (41) Considérant qu'il est opportun de favoriser la coopération, l'échange et la consultation des données liées aux immatriculations et aux contrôles techniques entre les États membres,

- (42) Considérant qu'il est dès lors souhaitable de faciliter l'interconnexion des registres et des bases de données tout en veillant à ce que la mise en œuvre de ces mesures soit conforme au cadre de l'Union en matière de protection des données,
- (43) Considérant que la révision du cadre réglementaire relatif au contrôle technique périodique et routier des véhicules et à leur immatriculation doit prendre en compte l'acceptabilité sociale des mesures proposées ainsi que la capacité des acteurs économiques à les mettre en œuvre, et veiller à ne pas renchérir de manière excessive le coût des contrôles techniques au regard des bénéfices attendus, qui doivent être dûment justifiés,
- (44) Salue l'ajout de nouveaux points de contrôle améliorant le suivi du bon fonctionnement des véhicules hybrides et électriques ainsi que des systèmes électroniques de sécurité et d'aide à la conduite ;
- (45) Reste vigilante sur le fait que ces nouvelles mesures puissent être déployées facilement et que les investissements nécessaires soient proportionnés ;
- (46) Approuve les propositions formulées exigeant des constructeurs automobiles de participer activement à l'amélioration du contrôle technique en mettant gratuitement à la disposition des États membres les informations techniques nécessaires ;
- (47) Soutient la lutte contre la fraude au compteur kilométrique et approuve dans ce cadre, sous réserve que le champ de l'obligation soit limité, dans un premier temps, aux constructeurs automobiles ainsi qu'aux garages et concessionnaires agréés par ces derniers, la proposition formulée par la Commission européenne exigeant qu'ils transmettent gratuitement tous les relevés kilométriques dont ils disposent, notamment les données des véhicules connectés ; demande donc, dans une logique de subsidiarité, que les États membres disposent d'une marge de manœuvre en la matière leur permettant de décider, s'ils le souhaitent, des mesures plus contraignantes ;
- (48) Encourage la mise en place de mesures visant à réduire les émissions de polluants (NOx et particules fines) et engage la Commission et les experts nationaux à poursuivre leurs travaux afin de définir des méthodologies opérationnellement et économiquement acceptables ;
- (49) Estime que la mise en place d'un contrôle annuel des émissions des véhicules utilitaires légers (VUL) va dans le bon sens, mais s'interroge sur la pertinence d'un tel contrôle dès la première année de mise en circulation et appelle à définir une méthodologie à la fois scientifiquement établie mais opérationnellement et économiquement soutenable ; demande à cet égard que des mesures soient prises pour détecter les altérations ou manipulations des systèmes de dépollution ;
- (50) Rappelle la nécessité de fixer des sanctions effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires pour réprimer toute altération ou manipulation d'un composant d'un véhicule ;

- (51) S'oppose à la mise en place obligatoire d'un contrôle technique annuel pour les voitures et véhicules utilitaires légers de plus de 10 ans, aucune justification convaincante n'étant apportée à l'appui de cette mesure qui apparaît difficile à accepter sur le plan social et complexe à mettre en œuvre sur le plan opérationnel ; demande donc, dans une logique de subsidiarité, que les États membres disposent d'une marge de manœuvre en la matière leur permettant de décider, s'ils le souhaitent, des mesures plus contraignantes ;
- (52) Prend acte de la proposition présentée par la Commission européenne visant à rendre obligatoire le contrôle technique des deux roues mais demande que les États membres disposent de réelles marges de manœuvre dans la mise en œuvre de la mesure, afin de ne pas modifier le cadre adopté très récemment à l'échelon national ;
- (53) Demande d'inclure la vérification de l'existence d'un éventuel rappel du véhicule pour des enjeux de sécurité graves lors des opérations de contrôle technique ;
- (54) Souhaite que la mise en place d'un système de télédétection des émissions de polluants et sonores reste à la libre appréciation des États membres et encourage les États membres, voire les collectivités locales qui le souhaitent, à mettre en place de telles expérimentations ;
- (55) Juge disproportionné l'objectif annuel de contrôle routier de 2 % du parc des VUL, en raison notamment de l'accroissement considérable des effectifs et moyens auquel il conduirait ou, à défaut, de l'impact négatif qu'il aurait sur les autres opérations de contrôle ;
- (56) Souhaite dès lors que soit fixé un autre objectif de contrôle sur route des VUL, ces contrôles devant correspondre au moins à 10 % des contrôles à effectuer pour les véhicules lourds ;
- (57) Demande qu'une attention particulière soit portée à la faisabilité opérationnelle et économique des vérifications en bord de route, à la sécurité des agents chargés de ces vérifications et à l'absence de transfert de responsabilité (arrimage) à l'occasion des contrôles opérés ; considère que les contrôles routiers initiaux doivent être clairement distingués des contrôles approfondis réalisés en centre agréé en cas de présomption de défaillances majeures ou critiques ;
- (58) Approuve les démarches de dématérialisation des certificats de circulation et de contrôle technique mais demande qu'une version papier soit toujours délivrée aux personnes qui le demandent et que la gratuité des certificats numériques ne fasse pas obstacle à la perception de frais pour les procédures d'enregistrement ;
- (59) Prend acte de la proposition visant à assurer la reconnaissance temporaire des contrôles techniques effectués dans un autre État membre ;
- (60) Exige que la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation soit conditionnée à la reconnaissance des conditions d'homologation des véhicules ;
- (61) Propose que les délais de transposition envisagés soient rallongés au regard de l'ampleur des mesures proposées à mettre en œuvre.