

# Manipulation du compteur kilométrique dans les véhicules à moteur

Les compteurs (ou totalisateurs de chemin parcouru) mesurent la distance parcourue par un véhicule. Le problème est qu'ils peuvent être manipulés relativement facilement pour afficher un kilométrage inférieur à ce qu'il est en réalité. La fraude au compteur kilométrique, une pratique courante notamment dans le commerce transfrontalier de voitures d'occasion en Europe, nuit aux consommateurs et compromet la sécurité routière. Les règles européennes existantes ne traitent pas tous les aspects du problème, mais il existe de bonnes pratiques efficaces. Le Parlement doit adopter un rapport d'initiative invitant la Commission européenne à prendre des mesures dans ce domaine afin d'améliorer la protection des consommateurs et la sécurité routière.

## Contexte

La manipulation ou «contre-rotation» des compteurs kilométriques est une technique facile à réaliser qui permet de générer de gros profits illégaux en étant à peu près sûr de ne pas se faire attraper. Selon les estimations, la [fraude au compteur kilométrique](#) entacherait 5 à 12 % des ventes nationales et 30 à 50 % des ventes transfrontalières de véhicules d'occasion. Elle occasionnerait ainsi un préjudice économique de l'ordre de [5,6 à 9,6 milliards d'euros](#) chaque année. Le marché des voitures d'occasion dans l'Union européenne est [deux à trois fois](#) plus important que celui des voitures neuves. Dans l'Union, vu la demande dans les nouveaux États membres où la fraude au compteur kilométrique est [2,5 à 3 fois](#) plus fréquente que dans l'UE-15, les ventes de voitures d'occasion se font essentiellement d'ouest en est. La fraude nuit aux consommateurs, qui doivent faire face à des coûts d'entretien et de réparation plus élevés, et compromet la sécurité routière, puisque les voitures ne sont pas inspectées comme elles devraient l'être.

## Cadre législatif actuel de l'Union européenne

La [directive](#) de 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur s'appliquera à partir du 20 mai 2018. Elle obligera les États membres à collecter et à enregistrer les relevés kilométriques effectués lors du contrôle technique périodique et érige la fraude au compteur kilométrique. [Cependant](#), comme la manipulation laisse peu de traces, il peut s'avérer difficile de déterminer les responsabilités. En outre, la directive précise que le premier contrôle technique périodique doit être effectué au plus tard quatre ans après la date de la première immatriculation d'un véhicule, ce qui laisse aux fraudeurs suffisamment de temps pour manipuler le compteur, le risque étant d'enregistrer des valeurs incorrectes lors du contrôle technique périodique. En outre, aucun mécanisme d'échange de données n'a été adopté au niveau de l'Union. Le [règlement de 2017 relatif à la réception des véhicules à moteur](#) oblige les constructeurs automobiles à rendre les nouveaux types de véhicules plus résistants à la fraude au compteur kilométrique, sans toutefois proposer de mesures pour tester cette résistance.

## Bonnes pratiques existantes

Parmi les États membres à avoir introduit des mesures supplémentaires, la Belgique, avec son système [Car-Pass](#), et les Pays-Bas, avec le National AutoPas ([NAP](#)), sont parvenus à réduire la fraude au compteur kilométrique à [1%](#) des voitures d'occasion ou moins. Ces systèmes permettent à ces deux pays de collecter les relevés des compteurs kilométriques non seulement lors du contrôle technique périodique, mais aussi lors de chaque entretien, réparation ou inspection du véhicule, sans recueillir de données personnelles. Le Car-Pass et le NAP sont tous deux soutenus par des campagnes de sensibilisation, de solides cadres juridiques et des sanctions dissuasives. En outre, ils recourent également au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire ([EUCARIS](#)) pour l'échange des relevés kilométriques des véhicules d'occasion échangés entre les deux pays.

## L'initiative législative du Parlement européen

Le [25 avril 2018](#), la commission des transports et du tourisme (TRAN) a adopté un [rapport](#) d'initiative législative (rapporteur: Ismail Ertug, S&D, Allemagne), demandant à la Commission de réviser le cadre juridique de l'Union et de formuler les recommandations spécifiques suivantes: premièrement, protéger les véhicules neufs par l'utilisation obligatoire de solutions matérielles et l'évaluation de l'efficacité de la protection; deuxièmement, étendre l'enregistrement obligatoire du kilométrage dans les États membres au commerce transfrontalier en utilisant une infrastructure d'échange de données existante, comme EUCARIS, tout en respectant les règles de l'Union en matière de protection des données; troisièmement, s'efforcer de trouver des solutions plus larges à long terme en utilisant la technologie des chaînes de bloc, les fonctions de connectivité et, éventuellement, d'autres informations recueillies lors des visites dans les garages et d'autres visites d'inspection; et enfin, quatrièmement, sanctionner les fraudes au compteur kilométrique de manière efficace et comparable dans toute l'Union.

Rapport d'initiative législative: [2017/2064\(INL\)](#); commission compétente au fond: TRAN; Rapporteur: Ismail Ertug (S&D, Allemagne).

