

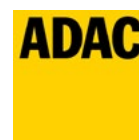
Manipulation de Compteurs en Allemagne :

Comment minimiser les risques en cas
d'achat de véhicule d'occasion transfrontalier ?



Centre Européen de la Consommation
Zentrum für Europäischen Verbraucherschutz e.V.

En coopération avec



03 Manipulation de compteurs en Allemagne

03 Comment minimiser les risques en cas d'achat de véhicule d'occasion transfrontalier ?

04 Compteurs falsifiés en Allemagne: Une pratique illégale mais très (trop) répandue

04 Simplicité de la démarche

05 La manipulation de compteur interdite et punie en Allemagne

05 Et en France ?

06 Quels recours en Allemagne ?

06 Pas de garantie des vices cachés en Allemagne

07 Attention aux clauses de responsabilité sur le kilométrage dans le contrat d'achat !

08 Et en France ?

09 Questions à Mme Silvia Schattenkirchner, Service juridique / Pôle consommation de l'ADAC

12 Peut-on vérifier le kilométrage réel d'un véhicule d'occasion avant l'achat ?

10 Fausses bonnes idées et vrais bon conseils

17 Quelles perspectives au niveau européen ?

17 Encourager l'enregistrement et l'échange transfrontalier des données kilométriques :
vers un Car-Pass européen

18 Sécuriser techniquement les données kilométriques du véhicule



Manipulation de compteurs en Allemagne :

Comment minimiser les risques en cas d'achat de véhicule d'occasion transfrontalier ?

Certains vendeurs de véhicules d'occasion n'hésitent pas à manipuler le compteur pour diminuer le kilométrage affiché. Résultat : une valeur décuplée en une trentaine de secondes et une voiture vendue en moyenne 3000 € plus chère.

À l'échelle européenne, les véhicules d'occasion avec un compteur kilométrique manipulé représentent entre 5 % et 12 % des ventes nationales et entre 30 % et 50 % des ventes transfrontalières. Le préjudice financier total dans l'ensemble de l'Union européenne se chiffre entre 5,6 et 9,6 milliards d'euros¹ (dépréciation et coûts additionnels d'entretien et réparations).

Le trafic de compteur kilométrique est notamment répandu outre-Rhin : il concernerait plus d'un véhicule sur trois et causerait un dommage de près de 6 milliards d'euros par an en l'Allemagne². En France le problème ne concernerait qu'un véhicule sur dix³.

Cette pratique sur les véhicules d'occasion en Allemagne est notamment dommageable aux consommateurs français qui sont (très) nombreux à franchir le Rhin pour trouver la voiture de leur rêve. Chaque année, ce sont au grand minimum 100.000 véhicules d'occasion qui sont achetés en Allemagne par des consommateurs français⁴.

C'est votre cas ? Vous envisagez d'acheter un véhicule d'occasion en Allemagne ou venez peut-être de signer votre contrat d'achat ? Vous avez un doute sur le kilométrage réel de la voiture ?

En coopération avec les Automobile Clubs allemands et français - **l'Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC)** et **l'Automobile Club Association (ACA)** - **le Centre Européen de la Consommation** fait le point sur la situation et vous informe très précisément sur les bonnes attitudes à adopter en cas de doute **avant** l'achat et sur vos recours en cas de litige **après** l'achat en Allemagne.

⁽¹⁾ [Rapport du Parlement européen du 02.05.2018](#) contenant des recommandations à la Commission européenne sur la manipulation du compteur kilométrique dans les véhicules à moteur : révision du cadre juridique de l'UE (2017/2064(INL)) | ⁽²⁾ [Source : ADAC](#) | ⁽³⁾ [Selon les chiffres de la FIA](#) (Fédération internationale automobile), un véhicule sur dix vendu d'occasion en France aurait son compteur kilométrique falsifié, ce qui représenterait près de 600.000 véhicules par an. | ⁽⁴⁾ La moyenne sur les 5 dernières années (2014-2018) est de 98.861 véhicules selon le Kraftfahrt Bundesamt (KBA). Toutefois il s'agit là uniquement des statistiques enregistrées par le KBA, qui ne reflètent pas le volume réel, bien supérieur.

Compteurs falsifiés en Allemagne : une pratique illégale mais très (trop) répandue

Simplicité de la démarche

De manière générale la démarche est extrêmement simple et ne prend que quelques minutes. Mais il s'agit là d'une constatation générale et pas d'une spécificité allemande.

Il suffit pour cela au fraudeur de s'équiper d'un petit boîtier électronique, qu'il peut trouver très facilement sur internet. Pour quelques centaines d'euros, les offres sont en effet nombreuses dans tous les pays de l'Union européenne pour des appareils présentés officiellement comme des « outils de réglage de correction ou de reprogrammation kilométrique ». Certains prestataires proposent même librement leurs services sur internet.

Il suffit ensuite de brancher cet appareil sur la prise OBD (*On Board Diagnostics*) du véhicule et de suivre les indications données par le boîtier, pour manipuler le kilométrage du véhicule et de tous les calculateurs de bords concernés.



Bon à savoir :

La prise OBD est une interface standardisée d'accès à tous les calculateurs de bord, utilisée par les concessionnaires pour effectuer le diagnostic électronique, mais qui permet aussi de manipuler le compteur kilométrique du véhicule. Depuis le début des années 2000 et l'introduction de la norme Euro3, tous les modèles en sont équipés en Europe.



Bon à savoir :

Si la législation allemande punit les personnes qui fabriquent et vendent des logiciels permettant *la manipulation* de compteurs kilométriques, une décision du Conseil constitutionnel allemand du 09.05.2006⁷ admet les logiciels permettant *la réparation, le réglage ou la correction* des compteurs. Difficile d'y voir clair ...



La manipulation de compteur interdite et punie en Allemagne

Si la manipulation d'un compteur kilométrique est illégale dans 26 pays d'Europe, seuls six Etats reconnaissent actuellement cette pratique comme une infraction pénale⁵. Et c'est le cas de l'Allemagne, même si les peines encourues sont moins sévères qu'en France.

En effet, la législation allemande pénalise depuis 2005 la falsification du kilométrage d'un véhicule⁶, qui est punie d'un an d'emprisonnement ou d'une amende. Mais encore faut-il pouvoir prouver l'infraction.

Comme en France, l'acheteur victime devra entamer une procédure pénale complexe, coûteuse, longue et apporter la preuve matérielle de l'escroquerie !



Et en France ?

Cette pratique est formellement prohibée en France, avec l'article 3 du décret n°78-993 du 04.10.1978 qui dispose : « Il est interdit de modifier le kilométrage inscrit au compteur d'un véhicule automobile ou de le ramener au chiffre zéro ».

Sur le plan pénal, cet acte constitue le délit de tromperie⁸, passible d'une peine d'emprisonnement allant jusqu'à deux ans et d'une amende de 300.000 €. La tromperie étant une infraction intentionnelle, la victime doit là aussi pouvoir prouver la mauvaise foi, ou la négligence de l'auteur ; le juge apprécie au cas par cas en fonction des circonstances.

⁽⁵⁾ Réseau des Centres Européens des Consommateurs (2015), « Cross-border car purchases: what to look out when you're bargain hunting », p.236 |

⁽⁶⁾ § 22b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) | ⁽⁷⁾ <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2006/bvg06-039.html> |

⁽⁸⁾ sanctionné par l'article | [L 441-1 du code de la consommation](#) | ⁽⁹⁾ article L454-1 du code de la consommation



Quels recours en Allemagne ?

Dans la plupart des cas, le consommateur se rendra compte de la manipulation du compteur kilométrique APRÈS la vente. Et c'est là que les choses se compliquent. Les voies de recours disponibles dépendent de chaque situation, il est difficile d'apporter une réponse générale.

Mais dans les grandes lignes, on peut dire que par rapport à la France, il est plus difficile d'annuler un contrat de vente en Allemagne en cas de manipulation de compteur kilométrique.

Pas de garantie des vices cachés en Allemagne

Vous êtes en mesure de prouver que le professionnel a lui-même manipulé le compteur ou qu'il avait connaissance du kilométrage réel au moment de vous vendre le véhicule ? C'est une chance, car statistiquement cela arrive très rarement. Juridiquement on parle de *arglistige Täuschung* en allemand. Vous pourrez invoquer la nullité du contrat dans un délai de 3 ans à compter de l'achat.

À défaut vous devrez a minima prouver (par le biais d'une expertise) que le kilométrage du véhicule n'est pas le kilométrage réel.

Contrairement au droit français, il n'existe pas en Allemagne de garantie des vices cachés. Vous pourrez toutefois essayer d'engager la responsabilité de votre vendeur sur la base de la garantie légale de conformité (*Gewährleistung* en allemand) dans un délai de deux ans à compter de la date d'achat. Si le tribunal accède à votre demande, vous pourrez demander une annulation du contrat ou une diminution du prix d'achat. Attention : s'agissant d'un véhicule d'occasion, le vendeur a la possibilité de réduire le délai de garantie légale à 1 an, s'il le précise dans le contrat.



Attention à la clause de responsabilité sur le kilométrage dans le contrat d'achat !

Les contrats allemands contiennent souvent une clause, par laquelle le vendeur cherche à s'exonérer de sa responsabilité s'agissant du kilométrage du véhicule. Et dans certains cas, une telle clause peut avoir des conséquences importantes

Vendeurs professionnels : un recours est possible mais compliqué en pratique

Certains vendeurs mentionnent dans leur contrat un kilométrage non garanti, précisant dans une clause qu'il s'agit du kilométrage « tel qu'affiché au compteur » (Ex.: « *Laufleistung lt. Kilometerzähler: 100.000 km* »). Sachez qu'un recours contre un vendeur professionnel est possible même dans un tel cas.

La jurisprudence allemande estime en effet que lorsqu'un consommateur achète un véhicule d'occasion chez un professionnel, il doit pouvoir partir du principe que le kilométrage indiqué dans le contrat est bien le kilométrage réel.

Ce type de litiges se règle toutefois rarement à l'amiable et il faudra sans doute engager une procédure devant le tribunal allemand compétent pour faire valoir vos droits. L'idéal est évidemment de ne pas signer un tel contrat, car statistiquement ce sont plutôt les escrocs et autres vendeurs peu recommandables qui tentent d'utiliser ce type de « portes de sortie » contractuelles.

Vendeurs particuliers : une telle clause peut vous priver d'un recours

Pour des ventes entre particuliers, la jurisprudence allemande estime que – sauf exception – l'acheteur ne peut pas s'attendre à un kilométrage garanti, surtout s'il ne s'agit pas d'un véhicule de première main. Pour résumer, tout dépendra des mentions contenues dans le contrat signé.

- Le vendeur vous garantit un kilométrage réel

C'est le cas si vous pouvez prouver que votre vendeur a certifié un kilométrage réel dans vos échanges avant l'achat¹⁰ et/ou dans le contrat. Ex. : « *Original Kilometerstand: 100.000 km* ».

Dans un tel cas, on considère que le vendeur s'est engagé sur le kilométrage. S'il s'avère que le kilométrage réel est plus important, vous pourrez réclamer le remboursement du prix d'achat contre restitution du véhicule ou un remboursement partiel. Et ce même si, par ailleurs, le contrat de vente contient une clause excluant toute garantie (*Gewährleistungsausschluss*), ce qui est généralement le cas dans les contrats de vente de véhicules d'occasion entre particuliers. En effet la jurisprudence allemande considère qu'un kilométrage garanti par le vendeur, mais qui s'avère manipulé au final, ne peut pas rentrer dans le champ d'application de l'exclusion de garantie contractuelle¹¹.

- Le vendeur ne s'engage pas sur le kilométrage

Si votre vendeur se contente d'indiquer le kilométrage dans le contrat, sans autre précision, ou qu'il insère une clause précisant expressément qu'il n'est pas certain du kilométrage (Ex. : « *Laufleistung lt. Kilometerzähler: 100.000 km* ») ET qu'il a exclu toute garantie dans le contrat de vente, vous n'aurez aucun recours contre lui. Sauf à pouvoir prouver une manœuvre frauduleuse de votre vendeur, visant à vous tromper et à vous faire acheter un véhicule dont il savait le compteur manipulé. Mais cela est évidemment très compliqué.



Et en France ?

Le vendeur (professionnel comme particulier) ne peut pas se retrancher derrière la clause « kilométrage non garanti¹² », qui sauf exception doit figurer obligatoirement dans un contrat de vente français¹³.

En effet la jurisprudence¹⁴ estime que même en présence d'une telle clause, il est possible pour l'acheteur de demander l'annulation de la vente pour **erreur sur les qualités essentielles convenues** (articles 1132 et 1133 du code civil) **et/ou la résolution de la vente pour manquement à l'obligation de délivrance** (article 1604 du code civil).

L'acheteur pourra aussi essayer de demander la résolution de la vente pour vice caché. L'annulation pourra être prononcée par le tribunal même si le vendeur n'avait pas connaissance de ce problème. Même si la jurisprudence est plus réticente sur ce point, considérant qu'un kilométrage manipulé n'est pas forcément constitutif d'un vice caché¹⁵.

⁽¹²⁾ <https://www.efl.fr/actualites/affaires/contrats-speciaux/details.html?ref=uj-3f26842a-8085-4dbf-9c8d-06b69944dd12> |

⁽¹³⁾ En vertu de l'article 2 ter du décret 78-993 du 04.10.1978 | ⁽¹⁴⁾ Cass. com. 29-11-2016 n°15-17.497 F-D |

⁽¹⁵⁾ <http://sosconso.blog.lemonde.fr/2018/11/19/elle-achete-une-voiture-dont-le-compteur-a-ete-trafique/>

Questions à Mme Silvia Schattenkirchner, Service juridique de l'ADAC / Responsable du Pôle Consommation

La manipulation de compteurs kilométriques est très répandue en Allemagne (1/3 des véhicules d'occasion). Plus que dans d'autres pays semble-t-il. Avez-vous des explications ?

Silvia Schattenkirchner:

Il s'agit plus globalement d'un problème européen ; le marché allemand du véhicule d'occasion n'est pas forcément plus impacté qu'un autre. D'ailleurs il arrive fréquemment qu'une fraude au compteur kilométrique passe totalement inaperçue, de sorte qu'il n'existe pas vraiment de données statistiques fiables sur le nombre de véhicules concernés à l'échelle européenne. Les statistiques évoquées sont d'avantage des estimations, de source policière.

Mais encore une fois, le problème est général. Un compteur kilométrique peut malheureusement se manipuler facilement. Et tous les véhicules sont concernés. Pas uniquement les voitures de marque allemande ou vendues sur le marché allemand.





Est-il compliqué pour un consommateur français de résilier un contrat d'achat en Allemagne s'il est avéré que le kilométrage annoncé n'est pas exact ?

Silvia Schattenkirchner:

Si l'acheteur peut prouver une manœuvre frauduleuse du vendeur, ayant pour objet de le tromper en vue de lui faire acheter le véhicule, il pourra annuler le contrat. Mais en pratique il est souvent compliqué pour un consommateur de prouver une manipulation de compteur. D'autant qu'à l'heure actuelle il est techniquement possible de trafiquer un compteur sans laisser de traces. Seules des informations contradictoires dans les documents du véhicule (kilométrage indiqué dans le carnet d'entretien, les factures etc.) laissent une petite chance de prouver une fraude.



Quel est le meilleur moyen de se protéger à l'heure actuelle en tant que consommateur ?

Silvia Schattenkirchner:

Le meilleur moyen est de vérifier la cohérence des données kilométriques sur les différents documents remis par le vendeur : factures de réparation, rapports de contrôle technique, tickets de caisse de stations-service (pour les détenteurs d'une carte de fidélité, le kilométrage est mentionné sur le reçu), carnet d'entretien, étiquette ou autocollant de vidange dans le bloc moteur.

Si l'étiquette dans le bloc moteur prévoit la prochaine vidange à 180.000 km mais que le kilométrage affiché est de 100.000 km, le doute est permis. En effet, une vidange se fait généralement tous les 30 à 40.000 km. Dans un tel cas, il faudrait contacter l'ancien propriétaire, indiqué dans le volet 2 du certificat d'immatriculation allemand, pour lui demander avec quel kilométrage il a vendu son véhicule à l'époque.

S'il s'agit d'un achat auprès d'un vendeur professionnel, le consommateur peut aussi demander à son vendeur de lui garantir un kilométrage réel dans le contrat. Mais beaucoup de vendeurs refuseront dans la pratique de prendre cette responsabilité.

Quelle serait la meilleure solution à l'échelle européenne pour lutter contre ce fléau ?

Silvia Schattenkirchner:

L'ADAC mène à l'échelle européenne une initiative contre les fraudes au compteur kilométrique („Initiative gegen Tachobetrug“) avec un objectif clair : qu'à l'avenir la loi oblige les constructeurs automobiles à sécuriser techniquement les données kilométriques. À défaut les voitures n'obtiendraient pas de certificat de conformité européen. Ainsi une manipulation de compteur kilométrique deviendrait tellement complexe et pointue d'un point de vue technique, que l'opération n'en vaudrait plus la peine économiquement pour des fraudeurs potentiels.



Peut-on vérifier le kilométrage réel d'un véhicule d'occasion avant l'achat ?

Fausse bonnes idées et vrais bon conseils

Avant l'achat, vous pouvez être tenté de vérifier le kilométrage annoncé par le vendeur allemand, professionnel ou particulier. À ce sujet de nombreuses informations circulent et il est important de faire le tri entre ce qui est possible et ce qui ne l'est pas.

De manière générale, il sera toujours plus compliqué de vérifier un kilométrage avant l'achat du véhicule puisque vous ne disposez pas encore des papiers du véhicule et que vous n'en êtes pas encore le propriétaire. Donc autant pour des raisons pratiques que pour des raisons de protection des données personnelles, il est délicat de trouver des informations sur le kilométrage du véhicule en amont.





Idée

Je contacte le Kraftfahrt-Bundesamt à Flensburg qui peut m'envoyer l'historique du véhicule avec l'évolution du kilométrage.

NON

Conformément aux dispositions de la directive 2014/45/EU relative au contrôle technique périodique, les Etats membres de l'Union européenne ont l'obligation de désigner une « autorité compétente » nationale, à laquelle leurs centres de contrôle technique respectifs doivent envoyer (par voie électronique d'ici au 20 mai 2021 au plus tard) les informations figurant sur les rapports de contrôle technique, notamment le kilométrage. Autrement dit, il existe une autorité par pays européen qui centralise les informations enregistrées lors de chaque passage d'un véhicule au contrôle technique. Sur un plan national, l'historique kilométrique (relatif, puisqu'il ne s'agit « que » des informations relevées lors d'un contrôle technique périodique) d'un véhicule est donc disponible en théorie.

En Allemagne, le législateur a confié cette mission au *Kraftfahrt Bundesamt*¹⁶ (KBA), qui gère le « registre central des véhicules » (*Zentrales Fahrzeugregister*). Parmi les données à transmettre à cet organisme figure depuis 2018 le kilométrage pour les véhicules à moteur et le cas échéant pour les remorques.

S'agissant d'une mesure récente, l'historique complet des véhicules n'est donc pas encore disponible, voire pas disponible du tout pour les véhicules les plus récents (en Allemagne le premier contrôle technique se fait au bout de 3 ans).

Par ailleurs, seul le propriétaire du véhicule peut effectuer une telle demande au KBA. Il n'est donc pas possible pour un acheteur potentiel de s'informer en amont auprès du KBA pour vérifier le kilométrage d'un véhicule. Il est par contre possible de demander à son vendeur de faire la demande et de conditionner l'achat à la remise du document.

¹⁶ § 29 a StVZO et § 34 Abs. 2 Nr. 5 FZV



Idée

Je contacte le constructeur ou un concessionnaire de la marque qui va pouvoir me dire si le kilométrage annoncé est réel.

OUI ET NON

Si vous disposez des données du véhicule (copie du certificat d'immatriculation, du carnet d'entretien) et/ou que vous êtes sur place chez le vendeur, rien ne vous empêche de contacter un concessionnaire de la marque. C'est une possibilité évidemment mais trois éléments sont à prendre en compte :

- Les concessionnaires ne sont pas friands de ce type de demandes qui leur font perdre du temps. Certains d'entre eux peuvent donc refuser de vérifier ce type d'information, d'autant plus si vous n'êtes pas client chez eux.
- N'étant pas propriétaire du véhicule, les concessionnaires peuvent refuser de vous fournir ce type d'informations pour des raisons de protection des données personnelles. Une possibilité dans ce cas est d'appeler en présence du vendeur.
- Un concessionnaire ne pourra accéder qu'à des informations internes à son réseau. Autrement dit, cela suppose que le véhicule ait été entretenu ou réparé dans le réseau de la marque concernée.

À noter que certains fabricants automobiles ont mis en place des outils spécifiques permettant d'accéder très simplement à l'historique d'un véhicule de l'une de leurs marques. Cela suppose toutefois que le véhicule ait été entretenu ou réparé dans le réseau. Mais ils sont peu nombreux à le faire.

Exemple de Land Rover / Jaguar : <https://osh.landrover.com/?brand=land-rover>



Idée

Je passe par un centre de contrôle technique allemand qui pourra me proposer un contrôle approfondi du véhicule au niveau mécanique.

OUI ET NON

Passer par un centre de contrôle technique allemand peut apporter certaines indications sur l'état du véhicule et son historique, mais ne permet pas de répondre avec certitude à la question du kilométrage.

Appelées les *Gebrauchtwagenprüfungen*, ces formules notamment proposées par le TÜV ou DEKRA, vont plus loin que les contrôles techniques périodiques, en incluant des points de contrôle supplémentaires comme par exemple un contrôle de la peinture de la carrosserie, permettant de vérifier s'il s'agit d'un véhicule accidenté.

Bien que plus poussées, aucune des formules proposées ne permet de certifier le kilométrage d'un véhicule. Mais face à une falsification évidente du kilométrage, les mécaniciens vont probablement en faire part oralement au client, ce qui peut déjà constituer un premier niveau de garantie.

Le coût de ces *Gebrauchtwagenprüfungen* se situe entre 60 € et 130 € en fonction de l'étendue du contrôle demandé par le client.



Idée

Je fais appel aux services d'un expert automobile.

OUI ET NON

Le recours à un expert automobile est une alternative après l'achat, parfois même un passage obligé en cas de recours judiciaire contre le vendeur. Mais tant pour des raisons pratiques que financières, ce n'est pas forcément une alternative **avant** l'achat pour s'assurer du kilométrage réel.

En pratique, il n'est pas forcément évident de proposer une expertise automobile à votre vendeur en amont de l'achat. En tout état de cause, celui-ci refusera certainement de prendre à sa charge les frais d'expertise ... qui ne sont pas négligeables : en Allemagne le coût peut s'élever à près de 700 €.

Notons enfin que même pour un expert automobile il est extrêmement compliqué, voire impossible en fonction des modèles de voiture, d'attester avec certitude une manipulation de compteur. En effet, au vu des sommes colossales en jeu, certains escrocs se sont véritablement spécialisés dans ce domaine et arrivent parfois à modifier les données kilométriques dans tous les éléments embarqués du véhicule (boîtiers électroniques, calculateurs etc.).

Quelles perspectives au niveau européen ?

La manipulation de compteurs est un problème identifié à l'échelle européenne mais aucune solution commune ne se dessine, en tout cas à court terme.

Pourtant des réponses potentiellement efficaces contre ce fléau sont déjà identifiées, voire appliquées dans certains Etats membres de l'Union européenne. Elles sont principalement de deux ordres : administratives et technologiques. Reste à mettre en place un cadre juridique précis au niveau européen pour une mise en œuvre rapide et efficace de ces solutions.

Encourager l'enregistrement et l'échange transfrontalier des données kilométriques : vers un Car-Pass européen

Certains Etats membres ont déjà pris des initiatives nationales pour lutter contre le fléau de la manipulation de compteurs kilométriques.

Ainsi si vous achetez un véhicule d'occasion en Belgique, vous recevrez obligatoirement un certificat (**Car-Pass**) détaillant le kilométrage parcouru par le véhicule et les dates auxquelles il aura été relevé. Le principe est simple : les données kilométriques de tous les véhicules sont enregistrées lors des contrôles techniques périodiques, mais aussi lors des visites d'entretien et d'inspection effectuées dans les garages. Ces données sont centralisées auprès d'une unique organisation : ASBL Car-Pass.

En Belgique, ce Car-Pass fait partie des documents obligatoires à remettre à l'acheteur lors d'une vente de véhicule. L'acheteur qui n'a pas reçu de Car-Pass peut demander la résolution du contrat de vente.

Une bonne pratique nationale que le Centre Européen de la Consommation encourage à développer au niveau européen¹⁷. Cela supposerait toutefois des mesures concrètes à l'échelle européenne, en terme d'enregistrement mais également **d'échange transfrontalier de données kilométriques** (cf. [le rapport du Parlement européen 02.05.2018](#) contenant des recommandations à la Commission européenne sur la manipulation du compteur kilométrique dans les véhicules à moteur, qui propose notamment l'exploitation du système préexistant EUCARIS).

Le législateur européen a d'ailleurs posé les premières pierres de l'édifice : depuis le 20 mai 2018 et conformément à [la directive 2014/45/UE](#) du 3 avril 2014 transposée en droit français par l'arrêté du 2 mars 2017, le kilométrage est devenu un point de contrôle spécifique lors des contrôles techniques périodiques des véhicules de tous les Etats membres. Ainsi le centre de contrôle technique est automatiquement informé du kilométrage relevé lors du dernier contrôle effectué. Si le précédent kilométrage est supérieur, cela génère automatiquement une alerte (« altération kilométrage »).

Pour prendre en compte la dimension transfrontalière et interconnecter les bases de données nationales, la directive prévoit par ailleurs que la Commission européenne examine « la faisabilité, le coût et les avantages **d'une plateforme électronique européenne d'information sur les véhicules** ... et les moyens les plus appropriés de relier les systèmes nationaux existants en vue de faciliter les échanges d'informations sur les données du contrôle technique **et le kilométrage** entre les autorités compétentes des Etats membres chargées du contrôle ... ».

Va-t-on se diriger vers une telle plateforme électronique européenne ou plutôt vers une interconnexion de banques de données nationales ?

Sécuriser techniquement les données kilométriques du véhicule

Le deuxième levier d'action, que le Centre Européen de la Consommation estime complémentaire au premier, consiste à rechercher des solutions techniques afin de sécuriser les données kilométriques.

L'idée défendue également par l'ADAC et l'Automobile Club Association : couper l'herbe sous les pieds des fraudeurs en protégeant d'avantage les données kilométriques, rendant ainsi plus complexe et plus coûteuse la manipulation de compteur.

⁽¹⁷⁾ [Un „Car-Pass“ pour s'assurer du kilométrage d'un véhicule d'occasion](#). Prise de position du Centre Européen des Consommateurs France publiée en mars 2018



Cela pourrait par exemple passer par des modules de sécurité matériels (HSM), déjà utilisés actuellement pour sécuriser les Unités de Commande Électronique (UCE).

Le développement, la programmation et la gestion d'une telle solution technique aurait un coût supplémentaire de quelques euros par véhicule¹⁸.

Le **règlement (UE) 2017/1151**¹⁹ relatif à la réception par type, impose aux constructeurs des exigences plus strictes sur la sécurité des technologies d'enregistrement du kilométrage. Autrement dit : s'il veut obtenir la réception par type d'un véhicule, un constructeur doit depuis le 1er septembre 2017 prévoir des mesures techniques efficaces de protection des données kilométriques, permettant d'éviter un accès aux données et une manipulation du compteur.

Malheureusement le règlement précité ne prévoit pas de ligne claire quant à la mise en pratique de cette nouvelle exigence : quel processus de vérification ? Quel organe de contrôle pour veiller à ce que les constructeurs remplissent bien leur obligation pour les véhicules nouvellement mis sur le marché ?

En Allemagne, le Ministère fédéral des Transports (*Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*) a confié en 2018 à la *Bundesanstalt für Straßenwesen* la mission d'évaluer les possibilités techniques permettant d'atteindre cet objectif²⁰ et de faire des propositions concrètes au niveau européen.

Là encore, des mesures précises sont attendues dans l'intérêt général des consommateurs.

Pour plus d'informations :


Un Hardware Security Module HSM (en français, boîte noire transactionnelle ou BNT) est un appareil considéré comme inviolable offrant des fonctions cryptographiques.


⁽¹⁸⁾ <https://www.automobile-club.org/assets/doc/dp-fraude-compteur-09-12-2014.pdf> | ⁽¹⁹⁾ Règlement (UE) 2017/1151 du 01.06.2017 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules | ⁽²⁰⁾ https://www.verbraucherschutzministerkonferenz.de/documents/14-vsmk-protokoll_final_ext_1531310548.pdf



Centre Européen de la Consommation
Zentrum für Europäischen Verbraucherschutz e.V.

Centre Européen de la Consommation

 **Bahnhofsplatz 3**
77694 Kehl
Allemagne

 **0049 (0) 7851 991 48 0**

0 820 200 999 Service 0,12 € / min
+ prix appel

 **info@cec-zev.eu**

*Nos bureaux sont ouverts au public du mardi au
jeudi de 9h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00.*

www.cec-zev.eu



*Une adresse
pour 2 pays*

Mentions légales | Editeur: Centre Européen de la Consommation / Bahnhofsplatz 3 | 77694 Kehl / Allemagne • Tel.: +49 (0) 7851 / 991 480 • Fax: +49 (0) 7851 / 991 4811 • E-Mail: info@cec-zev.eu • Web: www.cec-zev.eu • Mise à jour: novembre 2019 |
Crédit photos: page 1, 4, 10, 11, 12, 14, 15, 16 © www.pexels.com / page 5 © www.unsplash.com / page 6, 17 © www.pixabay.com / Seite 13 © Kraftfahrt-Bundesamt / Seite 9 © ADAC | Cette brochure ne prétend pas être exhaustive mais
vise à donner un aperçu des questions et des problèmes posés dans la thématique traitée. Bien que vérifiées, nous ne pouvons garantir l'exactitude des informations contenues dans cette brochure.

© Centre Européen de la Consommation | Registre des associations du Tribunal d'instance de Fribourg-en-Brísgau, numéro VR 370391; Directrice Générale: Martine Mériageau

Partenaires financiers du Centre Européen de l'association: Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg, Ministerium für Familie, Jugend, Integration une Verbraucherschutz Rheinland-Pfalz, Région Grand Est, Euromé-
tropole de Strasbourg, Conseils départementaux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, Ortenaukreis, Städte Achern, Kehl, Lahr, Oberkirch et Offenburg.