

FEUILLE DE ROUTE D'ÉVALUATION COMBINÉE ET ANALYSE D'IMPACT INITIALE

Cette feuille de route d'évaluation combinée/analyse d'impact initiale vise à informer les citoyens et les parties prenantes sur les travaux de la Commission afin de leur permettre de fournir un retour d'information sur l'initiative envisagée et de participer efficacement à l'avenir aux activités de consultation. Les citoyens et les parties prenantes sont, en particulier, invitées à donner leur avis sur la compréhension qu'a la Commission de la situation actuelle, du problème et des solutions possibles et à mettre à disposition toute information pertinente qu'ils peuvent avoir, y compris sur les impacts possibles des différentes options.

TITLE DE L'INITIATIVE	Révision des directives du paquet contrôle technique
LEAD DG – UNITÉ RESPONSABLE – AP NUMBER	DG MOVE. C2 – Sécurité routière
LIKELY TYPE D'INITIATIVE	Procédure législative ordinaire - Directive
INDICATIVE PLANNING	T1 2023
UNE INFORMATION ADDITIONNELLE	https://ec.europa.eu/transport/road_safety/

Cette feuille de route combinée/analyse d'impact initiale est fournie à titre d'information uniquement. Elle ne préjuge pas de la décision finale de la Commission sur la poursuite de cette initiative ou sur son contenu final. Tous les éléments de l'initiative décrits par le présent document, y compris son calendrier, sont susceptibles d'être modifiés.

A. Contexte, évaluation, définition du problème et vérification de la subsidiarité

Contexte

La stratégie de mobilité durable et intelligente ([stratégie de mobilité | Mobilité et transports \(europa.eu\)](#)), adoptée le 9 décembre 2020, a réaffirmé l'engagement de l'Union à poursuivre l'amélioration de la sécurité routière et l'objectif de zéro décès sur les routes d'ici à 2050. Dans ce contexte, la stratégie a également appelé à des ajustements du cadre législatif du contrôle technique afin de garantir la conformité des véhicules aux normes d'émission et de sécurité, contribuant ainsi au plan d'action stratégique de 2018 sur la sécurité routière et soutenant les objectifs du partenariat vert pour l'Europe.

Le contrôle technique des véhicules est fondamental pour la sécurité routière et pour assurer la performance environnementale des véhicules pendant toute leur durée de vie. En raison d'une législation plus stricte en matière de sécurité et d'émissions, les véhicules dans l'UE deviennent techniquement de plus en plus complexes. Pour suivre le rythme de cette tendance, des adaptations majeures à la façon dont les véhicules sont inspectés sont nécessaires.

En outre, un échange renforcé et plus efficace de données relatives au contrôle technique sur les véhicules à l'échelle de l'UE contribuerait à une meilleure application de la sécurité routière dans l'UE, à améliorer le fonctionnement du marché intérieur et à protéger les citoyens de malversations frauduleuses, telles que la falsification du compteur kilométrique.

Compte tenu de ce qui précède, il est opportun d'évaluer les performances des directives du paquet contrôle technique¹ depuis leur dernière mise à jour, en particulier en termes d'efficacité et d'efficience, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée de l'UE, compte tenu des technologies actuelles et complexes des véhicules. Étant donné que des dispositions plus strictes en matière d'émissions s'appliquent déjà et que des dispositifs de sécurité améliorés s'appliqueront dans un proche avenir (règlement général sur la sécurité), des dispositions renforcées en matière de contrôle technique sont requises dès que possible. Par conséquent, l'évaluation et l'analyse d'impact qui seront effectuées en parallèle sont considérées comme l'outil approprié pour déterminer d'abord les résultats de la législation existante, et quelles questions doivent être abordées en plus de celles déjà identifiées.

Évaluation

L'évaluation appréciera la mise en œuvre et l'efficacité des trois directives du paquet contrôle technique, près de 7 ans après leur adoption et 3 ans après leur application. Elle examinera si les instructions et leurs mesures spécifiques ont été efficaces et appropriées pour atteindre leurs objectifs clés, ainsi que si elles l'ont fait de manière efficiente et cohérente et si elles ont créé une valeur ajoutée européenne.

¹ Le « paquet contrôle technique » comprend les directives relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques (directive 2014/45/CE), au contrôle technique routier des véhicules utilitaires (directive 2014/47/CE) et au règlement sur les documents des véhicules. (Directive 1999/37/CE telle que modifiée par la directive 2014/46/CE)

En outre, l'évaluation déterminera dans quelle mesure les dispositions des directives sont toujours pertinentes pour faire face à la complexité technologique plus élevée ainsi qu'à la sécurité et à l'environnement nettement plus stricts avec les exigences auxquelles les véhicules doivent aujourd'hui se conformer.

L'évaluation visera à clarifier si les résultats projetés de la pratique de mise en œuvre actuelle sont suffisants pour répondre aux besoins d'amélioration de la sécurité routière et favoriser positivement la réduction des décès et les blessures graves conformément au cadre d'action de l'UE en matière de sécurité routière 2021-2030², ainsi que pour assurer la protection de l'environnement. Les conclusions de l'évaluation qui couvrent tous les États membres de l'UE-27, alimenteront l'analyse d'impact qui suit.

Problème auquel l'initiative vise à s'attaquer

L'introduction (a) de dispositifs avancés de sécurité des véhicules (prescrits par le règlement général sur la sécurité à partir de 2022) et (b) d'une législation sur les émissions considérablement renforcée, a conduit les véhicules de l'UE à devenir techniquement toujours plus complexe. Pour suivre le rythme de cette tendance, des adaptations des méthodes d'inspection des véhicules tout au long de leur durée de vie sont nécessaires. Celles-ci nécessitent également des approches fondamentalement nouvelles dans le domaine des contrôles des véhicules couverts par le groupe « contrôle technique » : les contrôles visuels et mécaniques des véhicules qui restent prédominants, les modes à jour devront progressivement être complétés, voire remplacés, par des modes d'inspection qui accèdent à l'état du véhicule et aux données opérationnelles au moyen de l'interface électronique du véhicule. Ce n'est qu'ainsi que l'on peut s'assurer que les véhicules conservent leurs caractéristiques améliorées (et techniquement plus complexes) en matière de sécurité et d'émissions sur l'ensemble de leur durée de vie opérationnelle.

En outre, les États membres ont signalé à plusieurs reprises des difficultés à appliquer efficacement les mesures de sécurité dans le trafic transfrontalier et le commerce des véhicules de l'UE. Celles-ci ont pour la plupart leur origine dans les difficultés pour les autorités compétentes à accéder aux données du registre des véhicules et à d'autres informations pertinentes pour la sécurité des véhicules, notamment lorsque ceux-ci sont immatriculés dans un autre État membre. Ces difficultés ont également un impact négatif sur la lutte contre les mauvaises pratiques répandues de falsification des compteurs kilométriques qui affectent négativement la sécurité routière et les consommateurs dans l'UE.

Base de l'intervention de l'UE (base juridique et contrôle de subsidiarité)

La base juridique de l'intervention de l'UE est l'article 4 et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'UE, selon lesquels le Parlement européen et le Conseil devraient adopter des mesures visant à améliorer la sécurité des transports.

Dans le même temps, l'UE ne devrait agir que si les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante au niveau national, comme le prévoit le principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Ainsi, l'UE peut adopter des exigences minimales pour le contrôle technique des véhicules et l'échange de données relatives au contrôle technique des véhicules conformément au principe de subsidiarité, en vue à la réalisation d'un niveau minimal commun de sécurité des véhicules pour la construction transfrontalière des véhicules au sein de l'UE. Toutefois, ces exigences minimales ne devraient pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs susmentionnés et de ce qui ne peut être satisfait plus efficacement par des mesures réglementaires dans les États membres, niveau régional ou local.

B. Objectifs et options stratégiques

Tout en contribuant à la transformation numérique du transport routier de l'UE, les **objectifs généraux** de la nouvelle initiative sont triples : 1) améliorer la sécurité routière, 2) contribuer à une mobilité plus durable et plus intelligente et 3) faciliter et simplifier la libre circulation des personnes et des biens dans l'Union.

Les **objectifs spécifiques** sont (a) d'assurer le fonctionnement des composants électroniques de sécurité modernes, des systèmes avancés d'aide à la conduite et des fonctions automatisées pendant la durée de vie des véhicules, (b) d'effectuer des émissions significatives des essais effectués lors des contrôles des véhicules et (c) améliorer le stockage électronique, la lecture et l'échange de données relatives au contrôle technique des véhicules et d'identification et d'état des véhicules entre les États membres de l'UE, ainsi que les données sur les performances, en s'appuyant, entre autres, sur la numérisation des documents administratifs et des certificats.

La Commission identifiera un ensemble d'options stratégiques pour atteindre ces objectifs. Ils prendront en compte tous les résultats des évaluations/études une fois que ceux-ci seront disponibles.

² Document de travail des services de la Commission, Cadre d'action de l'UE en matière de sécurité routière 2021-2030 – Prochaines étapes vers la « Vision zéro », SWD(2019) 283 final

Cette étude d'impact analysera les incidences des différentes options stratégiques par rapport au scénario de référence.

La base de référence sera définie jusqu'en 2050. Elle comprendra le paquet sur le contrôle technique existant et d'autres actes législatifs pertinents (existants et à adopter prochainement). Elle comprendra, entre autres, le règlement sur la sécurité générale et la législation actuelle sur les émissions Euro 6/VI, ainsi que le paquet politique adopté dans le cadre du green deal pour l'Europe. Cela implique que les impacts possibles de la révision du paquet de contrôle technique seront calculés comme différence attendue par rapport à cette base de référence, incluant ainsi toute interaction pertinente de ceux-ci.

À travers les différentes options politiques, la Commission examinera différents degrés d'ambition et les approches réglementaires les plus appropriées. L'étude d'impact approfondira la portée et analysera la pertinence et les avantages d'un large éventail de mesures potentielles au titre de ces options. Les aspects à explorer dans ce contexte comprennent, sans toute toutes s'y limiter :

Pour la directive 2014/45/CE relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur :

- Méthodes pour tester le fonctionnement des composants électroniques liés à la sécurité, des systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) et des fonctions automatisées
- Nouvelles méthodes de mesure des émissions de gaz d'échappement afin de surmonter les lacunes actuelles (par exemple, absence de mesure du nombre de particules (PN) et des NOx)
- Nouvelles méthodes de lecture des données embarquées stockées dans les véhicules
- Contrôle technique périodique électronique (ePTI) des véhicules
- Réglage de la portée (véhicules N1, M1, deux et trois roues motorisés,)
- Exigences et moyens pour lutter efficacement contre la fraude et la falsification du compteur kilométrique,
- Échange obligatoire de données de certificats de contrôle technique pour vérifier leur validité lors de la réinscription dans un autre État membre de l'UE, y compris les aspects liés à la cybersécurité et à la protection des données

Pour la directive 2014/47/CE relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires :

- Suivi dans les États membres (ÉTATS membres) de l'enregistrement en cas de notification reçue après une interdiction ou une suspension à l'étranger
- Dispositions obligatoires en matière d'arrimage des cargaisons et augmentation du niveau d'harmonisation
- Échange et stockage électroniques de données, accordant un accès transfrontalier aux autorités d'inspection routière (RSI), y compris les aspects liés à la cybersécurité et à la protection des données
- Extension du champ d'application (véhicules N1, M1, deux et trois roues motorisés,)
- Essais d'émissions prolongés (NOx, PN,), y compris l'utilisation d'équipements de détection de rappel

Pour la directive 1999/37/CE telle que modifiée par la directive 2014/46/CE relative aux documents d'immatriculation des véhicules :

- Amélioration de l'échange de données de contrôle technique entre les États membres sous forme électronique
- Mise en place d'outils/platformes électroniques pour améliorer la communication et l'échange d'informations entre les points de contact nationaux et pour garantir que le contenu des données des registres des véhicules est exact et à jour
- Numérisation complète des documents d'enregistrement
- Ajout des données du compteur kilométrique et de l'historique du compteur kilométrique au registre du véhicule
- Mesures visant à faciliter le traitement approprié des véhicules hors d'usage (VLE)

Les options politiques viseront également à établir des indicateurs de suivi appropriés afin de permettre un suivi efficace des effets réels de la mise en œuvre des mesures proposées.

Évaluation préliminaire des impacts attendus

Impacts économiques probables

Les impacts préliminaires sont identifiés ci-dessous. Des consultations avec les parties prenantes et une évaluation et une analyse d'impact combinées aideront à examiner et à quantifier davantage les impacts identifiés afin de déterminer leur impact économique net sur la société.

D'un point de vue mondial et compte tenu des coûts sociétaux annuels de l'UE de 280 milliards d'euros résultant des accidents de la route³, la diminution attendue du nombre de décès et de blessures graves aurait un impact économique global positif. Un meilleur contrôle des émissions de polluants atmosphériques réduira les coûts pour la santé et l'environnement, augmentant ainsi la confiance des consommateurs.

³ Manuel sur les coûts externes du transport, 2019

Des impacts positifs sont attendus pour les exploitants de stations de contrôle technique et les fournisseurs d'équipements de mesure, en raison de l'extension du champ d'application des activités d'essai. Les autorités effectuant des contrôles routiers sont susceptibles d'être confrontées à des coûts d'exécution plus élevés, résultant à la fois de la nécessité d'acheter de nouveaux équipements et de mettre en œuvre des techniques de mesure. Cependant, l'amélioration de l'efficacité pourrait être améliorée grâce à une meilleure disponibilité des données en format électronique, ce qui permettrait éventuellement des inspections plus ciblées et sélectives.

Pour le secteur privé, en particulier les services de transport routier et les entreprises qui en dépendent, aucun impact majeur n'est attendu. Pour les constructeurs, les coûts d'adaptation technique des véhicules pour accéder aux données au moyen d'une interface électronique devraient être mineurs, compte tenu de l'état actuel des technologies.

Il pourrait y avoir des coûts d'inspection plus élevés pour les propriétaires de véhicules en raison d'une portée élargie des véhicules et des activités d'essai, bien que ces coûts plus élevés devraient être partiellement compensés par plus de méthodes d'essai efficaces et efficaces de certaines fonctions du véhicule par des moyens d'essai électroniques. Du côté des consommateurs, les acheteurs de véhicules d'occasion peuvent s'attendre à une meilleure transparence et à une meilleure prévention de la fraude. La charge administrative sera réduite pour les citoyens et les entreprises grâce à la numérisation des documents des véhicules et à la simplification des procédures administratives.

Aucune incidence négative n'est envisagée sur le commerce et l'investissement dans l'UE, la compétitivité internationale du secteur du transport routier de l'UE ou sur les PME.

Impacts sociaux probables

En identifiant les défauts techniques, la manipulation et la falsification, la sécurité des véhicules est considérablement augmentée. Cela conduit à la réduction des accidents de la route et, par conséquent, à une diminution des décès et des blessures graves.

Un meilleur contrôle des émissions des véhicules contribue à améliorer la santé publique en réduisant la mortalité et la morbidité causées par la pollution atmosphérique, qui touche en particulier les populations urbaines. La pollution de l'air est devenue le principal fardeau environnemental pour la santé publique, entraînant des impacts cardiovasculaires et respiratoires, entre autres.

Les niveaux d'emploi dans le secteur des équipements de mesure devraient être affectés positivement.

Les citoyens et les entreprises bénéficieront de la simplification des procédures administratives grâce à la numérisation des documents et à un meilleur échange et à une meilleure disponibilité des données pertinentes sur les véhicules dans le trafic transfrontalier.

Impacts environnementaux probables

Un meilleur contrôle des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie des véhicules pendant leur durée de vie opérationnelle améliorera la performance environnementale du parc de véhicules dans l'UE et de cette manière contribuer à un air plus pur et à une empreinte environnementale plus faible du secteur du transport routier dans l'UE.

La transformation numérique aura également un impact environnemental positif en réduisant la consommation de ressources naturelles.

Impacts probables sur les droits fondamentaux

On peut s'attendre à un impact positif sur le bien-être de la société en renforçant les droits fondamentaux : cette initiative devrait avoir un impact positif sur l'application de la Charte des droits fondamentaux de l'UE, notamment sur la sécurité, la libre circulation et la bonne administration.

Incidences probables sur la simplification et/ou la charge administrative

L'amélioration du stockage électronique et de l'échange transfrontalier de données relatives aux véhicules relatives à la sécurité entraînera une réduction substantielle de la charge administrative pour les autorités chargées de l'application de la loi et permettra d'assurer des contrôles routiers effectués d'une manière plus efficace et efficiente. Ces derniers, à leur tour, se traduiront par une réduction des temps d'arrêt administratifs nécessaires aux inspections des véhicules, ce qui profitera aux services de transport routier et aux entreprises.

En outre, on peut s'attendre à une diminution des coûts d'exploitation pour les citoyens, les administrations des États membres et les services de transport routier, grâce à la simplification de la numérisation des documents et des procédures administratives pertinents.

L'initiative vise à définir des indicateurs de suivi appropriés pour évaluer l'efficacité et l'efficience des mesures nouvellement introduites. Des efforts seront faits pour quantifier, dans la mesure du possible, les incidences éventuelles des différentes options sur les coûts administratifs et de mise en conformité.

D. Base de données probantes, collecte de données et instruments pour une meilleure réglementation

Analyse d'impact

Une évaluation et une analyse d'impact soutiendront le développement de cette initiative et éclaireront toute proposition de la Commission. L'étude d'appui à l'analyse d'impact et les activités de consultation devraient commencer au T3 2021.

Base de données probantes et collecte de données

La Commission a produit et publié en 2020 des rapports sur la mise en [œuvre](#) de la directive [2014/45/UE](#) et la mise en [œuvre](#) de la directive [2014/47/UE](#).

Le Parlement européen a publié en 2021 un rapport d'initiative [sur la mise en œuvre du paquet sur la sécurité routière](#), en 2019, un rapport d'évaluation [sur la mise en œuvre du paquet sur le contrôle technique](#), et en 2017 une [étude sur la falsification du compteur kilométrique et les mesures pour la prévenir](#).

Un grand nombre de plaintes (« CHAPs »), de résultats de procédures d'infraction liées à la directive et de demandes de décision préjudicielle de la Cour de justice des Communautés européennes sont disponibles en ce qui concerne le contrôle technique et les documents d'enregistrement dont La Commission tiendra également compte. En outre, les publications et statistiques pertinentes d'Eurostat seront prises en considération, lorsqu'elles sont disponibles.

Afin de recueillir les éléments de preuve nécessaires à cette initiative, une étude d'appui à l'analyse d'impact sera réalisée afin de recueillir et d'analyser des données et des informations supplémentaires, par le biais d'activités de recherche sur le terrain et sur le terrain, y compris des activités exhaustives de consultation des intervenants. Les données disponibles au moyen des obligations de déclaration des États membres seront utilisées pour mieux quantifier les contributions des causes profondes de tout problème identifié et pour quantifier l'impact probable des options politiques.

Stratégie de consultation

Les activités de consultation visent à :

- fournir les parties prenantes concernées (organismes de contrôle des véhicules, ONG de sécurité routière et environnementale, fabricants d'équipements d'essai, clubs automobiles, fédérations automobiles / motocyclistes (FIA, FIM) et associations de constructeurs automobiles, etc.), les citoyens et les membres des États ayant la possibilité d'exprimer leurs points de vue et leurs opinions concernant les éléments clés de l'initiative et de l'analyse d'impact et de fournir des éléments de preuve pour répondre aux questions de l'évaluation ; et
- La collecte d'intrants spécialisés (données et informations factuelles, avis d'experts, ...) des principales parties prenantes, en particulier sur les divers problèmes, les mesures politiques et les options envisagées dans le cadre de l'initiative, ainsi que leur impact attendu.

Les activités de consultation prévues suivront les lignes directrices pour une meilleure réglementation et comprendront :

- Une période de retour d'information de 4 semaines sur la présente feuille de route d'évaluation combinée / analyse d'impact initiale ;
- Une consultation publique, sur la base d'un questionnaire disponible dans l'ensemble des 24 langues officielles de l'UE, à laquelle les répondants peuvent répondre dans l'une des 24 langues officielles de l'UE. Il abordera à la fois
 - L'évaluation des dispositions existantes du système de contrôle technique ; et
 - L'analyse d'impact des options stratégiques identifiées pour le paquet sur le contrôle technique révisé.

La consultation sera publiée début 2022 sur le portail de consultation [publique](#) du site Europa pour une période de consultation minimale de 12 semaines.

- Une consultation ciblée (enquêtes et/ou entretiens) de parties prenantes sélectionnées dans le cadre de l'étude de soutien, organisée en deux volets :
 - L'un mettant l'accent sur l'évaluation du paquet sur le contrôle technique actuel ; et
 - L'un d'entre eux examinant les options stratégiques nouvellement identifiées.
- Un échange régulier avec le groupe d'experts sur le contrôle technique (RWEG) créé en 2020 en tant que groupe d'expérience de la Commission sur le contrôle technique ; il s'est déjà réuni en septembre et novembre 2020.

Les résultats des consultations seront compilés sous la forme d'un rapport de synthèse en annexe à l'analyse d'impact.

Un plan de mise en œuvre sera-t-il établi ?

Un plan de mise en œuvre n'est pas prévu pour le moment, mais un plan peut être envisagé lorsque l'option de référence a été choisie. Ce plan de mise en œuvre permettrait de relever les défis de mise en œuvre possibles auxquels l'option privilégiée et certaines dispositions nouvelles ou mises à jour (par exemple, les dispositions relatives aux documents d'enregistrement numériques ou à l'échange de données) sont susceptibles de rencontrer.

