



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2012
SWD(2012) 207 final

Paquet «contrôle technique»

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION
accompagnant les documents:

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE

et

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE

et

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules

Résumé de l'ANALYSE D'IMPACT

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION
accompagnant les documents:

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE

et

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE

et

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules

Résumé de l'ANALYSE D'IMPACT

1. DEFINITION DU PROBLEME

La directive 2009/40/CE établit des normes minimales régissant le contrôle technique périodique (CTP) des véhicules à moteur. L'objectif du CTP est de veiller à ce que les véhicules en circulation soient correctement entretenus et contrôlés, afin de maintenir leurs performances au niveau garanti par la réception par type¹, pendant toute leur durée de vie. La directive 2009/40/CE est complétée par la directive 2000/30/CE, qui prévoit que les véhicules utilitaires sont soumis à un contrôle de leur état technique entre deux contrôles périodiques (contrôles routiers).

Le 20 juillet 2010, la Commission a adopté des orientations politiques pour la sécurité routière, dans lesquelles elle prévoit d'harmoniser et de renforcer, de manière progressive, la législation de l'UE sur le contrôle technique et sur le contrôle technique routier; d'étendre le contrôle technique aux deux-roues motorisés; et de mettre éventuellement en place une plateforme électronique européenne pour l'harmonisation et l'échange des données sur les véhicules.

La consultation des parties intéressées et l'analyse de la Commission ont permis de soulever un **problème** principal en ce qui concerne les systèmes de CTP tels qu'ils existent actuellement en Europe: le nombre de véhicules en circulation qui présentent des défauts techniques est trop élevé. En effet, selon des études réalisées en Grande-Bretagne et en Allemagne, jusqu'à 10 % des voitures, à quelque moment que ce soit, présentent un défaut qui entraînerait leur refus au CTP. Par ailleurs, de nombreux aspects techniques pouvant avoir des incidences graves en matière de sécurité (liés principalement aux composants électroniques de sécurité tels que l'ABS ou l'ESC) ne font même pas l'objet d'un contrôle lors du CTP tel qu'il est effectué actuellement.

Or, les défauts techniques contribuent fortement aux accidents: on estime qu'ils sont à l'origine de 6 % de tous les accidents, ce qui représente 2 000 tués et bien plus de blessés par

¹ La «réception par type» est définie dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

an. Les défauts techniques entraînent également une augmentation des émissions (CO, HC, NO et CO₂) de 1,2 % à 5,7 % en moyenne, et peuvent aller jusqu'à les multiplier par 20 pour certains véhicules.

Deux causes fondamentales **du problème** ont été identifiées.

Tout d'abord, le champ d'application de la législation de l'UE est trop limité et le niveau d'exigences qu'elle fixe est trop faible. Selon une analyse comparative des systèmes nationaux de CTP actuellement en place, les exigences définies par la législation de l'UE en ce qui concerne les 7 piliers du contrôle technique dans l'UE sont insuffisantes pour permettre de ramener la fréquence des défauts à des niveaux raisonnables:

- le nombre de points contrôlés n'est pas suffisant (en particulier, les dispositifs électroniques de sécurité ne sont pas soumis à un contrôle approfondi);
- les définitions des défauts sont obsolètes et l'évaluation n'est pas harmonisée;
- les équipements utilisés pour effectuer le CTP ne sont pas assez performants;
- les compétences des contrôleurs ne sont pas définies avec précision;
- de nombreuses classes de véhicules ne font l'objet d'aucun contrôle (notamment les motocycles, qui sont pourtant impliqués dans de nombreux accidents);
- la fréquence des contrôles est insuffisante (notamment en ce qui concerne les véhicules anciens et les véhicules utilitaires, dont les taux de défaut sont plus élevés);
- la surveillance des centres de contrôle est insuffisante dans de nombreux États membres.

Ensuite, les informations et données essentielles pour l'efficacité des contrôles et de la prise en compte des résultats des contrôles ne sont pas échangées entre les acteurs concernés. En particulier:

- les données nécessaires au contrôle des composants électroniques de sécurité sont souvent indisponibles;
- le kilométrage n'est pas relevé de manière centralisée;
- les certificats de CTP ne sont pas protégés contre la fraude;
- les données relatives aux résultats des CTP ne sont pas mises à la disposition des autorités de contrôle, telles que la police ou les autorités d'immatriculation.

Évolution du problème (scénario de référence)

Les défaillances identifiées comme étant à l'origine du problème sont de nature *réglementaire*. Les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont examiné des possibilités de *diminuer* la fréquence des CTP et, ainsi, de réduire les coûts à charge des propriétaires de véhicules, mais il ne s'agit là que d'une indication très restreinte des changements potentiels à venir dans les États membres de l'UE. En ce qui concerne l'Union, les annexes techniques de la directive 2009/40/CE seront régulièrement mises à jour afin de tenir compte des progrès technologiques, comme cela a été

fait jusqu'à présent². Toutefois, conformément à ladite directive, seule la liste des points contrôlés et des méthodes de contrôle peut être mise à jour par la procédure de comitologie, ce qui signifie qu'aucune modification ne peut être apportée, dans le scénario de référence, à la portée ou à la fréquence des contrôles, ni au cadre applicable à l'échange des données.

Selon l'ensemble des projections disponibles, le nombre de véhicules dont se compose le parc automobile européen devrait augmenter à l'avenir. Dans un scénario de statu quo, la Commission estime que le nombre de voitures particulières atteindra 307,1 millions en 2050³, contre 220,2 millions en 2005. En principe, plus le nombre de véhicules est élevé, plus le risque d'accident est grand.

Parallèlement, les politiques ambitieuses annoncées dans la communication relative aux orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 devraient permettre de renforcer la sécurité routière. En particulier, de grands espoirs sont liés au développement et au déploiement des systèmes de transport intelligents (STI) et des technologies et outils omniprésents qui y sont associés. En revanche, ceux-ci augmenteront la complexité des équipements électroniques embarqués, dont le contrôle s'avère difficile dans les conditions actuelles étant donné que les données techniques provenant des constructeurs ne sont pas encore disponibles sous une forme fonctionnelle. De manière générale, le nombre de tués sur les routes devrait continuer à diminuer⁴ mais il est probable que la part d'accidents provoqués par un défaut technique dépassera les 6 % actuels.

Pour ce qui est de l'environnement, les émissions de polluants seront considérablement réduites à mesure que les véhicules conformes à des classes «Euro» plus anciennes seront progressivement mis au rebut et que de nouveaux véhicules non polluants seront mis sur le marché. En l'occurrence, l'impact des véhicules très polluants (en raison de défauts techniques) sur la qualité de l'air deviendra proportionnellement plus important.

2. ANALYSE DE LA SUBSIDIARITE

Le droit de l'UE d'agir dans le domaine des transports est inscrit dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Plus particulièrement, conformément à l'article 91 du traité, le législateur est tenu d'établir des mesures visant à améliorer la sécurité routière.

Le transport routier (individuel, de voyageurs et, notamment, professionnel) a une dimension transfrontière très affirmée, ce qui s'avère particulièrement important pour le contrôle de la mise en œuvre, dont l'efficacité repose sur le flux continu, entre différentes autorités de différents États membres, d'informations sur l'état technique des véhicules, le bilan du respect des dispositions et la détection des fraudes. De même, le secteur de la construction automobile possède une dimension mondiale et les mesures proposées en matière de fourniture, par les constructeurs, des données nécessaires au CTP doivent clairement être prises au plus haut niveau.

Les règles actuellement en vigueur laissent aux États membres une marge de manœuvre importante quant à l'application des directives et leur permettent, notamment, d'établir des normes plus sévères en ce qui concerne le CTP. L'expérience montre que tous les États membres n'ont pas saisi cette occasion, avec pour conséquence une disparité dans la qualité

² La dernière modification a été effectuée par l'intermédiaire de la directive 2010/48/UE.

³ Primes-Tremove, scénario de référence.

⁴ L'objectif fixé dans les orientations politiques pour la sécurité routière pour les dix prochaines années consiste à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes par an.

des contrôles dans l'UE. Seule une action concertée à l'échelle de l'Union peut inverser cette tendance.

Afin d'éviter de tomber dans le piège consistant à n'examiner que les solutions législatives, la Commission a également analysé les incidences d'une intervention fondée uniquement sur une approche non contraignante ou sur la combinaison d'une approche non contraignante et d'une approche législative.

La Commission considère que certains aspects du réexamen des systèmes de contrôle technique devraient continuer à être du ressort des États membres, qui peuvent atteindre les objectifs d'une manière plus efficace, notamment en ce qui concerne l'organisation du contrôle technique routier, la formation des contrôleurs et la réalisation des activités de surveillance.

3. OBJECTIFS DE L'INITIATIVE DE L'UE

Les objectifs généraux de l'initiative sont les suivants:

1. contribuer à l'objectif consistant à réduire de moitié le nombre total de tués sur les routes entre 2010 et 2020 dans l'Union européenne et se rapprocher de l'objectif «zéro décès» dans les transports routiers d'ici à 2050 au moyen de mesures visant à améliorer la qualité des systèmes nationaux de contrôle routier et de CTP et à mieux les coordonner; et
2. contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant du transport routier au moyen de mesures visant à détecter plus efficacement les véhicules qui polluent fortement en raison de défauts techniques et à les retirer de la circulation.

Ces objectifs généraux peuvent se décliner en deux objectifs particuliers:

- élargir la portée du contrôle technique et du contrôle routier dans l'Union européenne, et augmenter le niveau des exigences qui y sont liées;
- créer le cadre propice à un flux continu d'informations entre les acteurs et les États membres concernés par la prise en compte des résultats des CTP.

Deux objectifs opérationnels doivent être atteints dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur de tous les éléments de la nouvelle législation (y compris la mise en place du système d'échange de données):

- en ce qui concerne la réduction du nombre de tués dans des accidents provoqués par des défauts techniques, se rapprocher le plus possible du chiffre de 1 100 qui, selon les estimations, correspond au potentiel maximal; et
- tendre progressivement vers le retrait des véhicules «à émissions nettes» du parc automobile actuel.

4. OPTIONS ENVISAGÉES

Plusieurs options stratégiques ont été envisagées: une option consistant à maintenir le statu quo (option 0); l'abandon de l'action de l'UE; une approche non contraignante (option 1); une approche législative (option 2); et la combinaison d'une approche non contraignante et d'une approche législative (option 3). L'option consistant à abandonner l'action de l'UE a été

rapidement rejetée car elle ne contribuerait pas aux objectifs et serait incompatible avec les stratégies de l'UE existantes.

L'option 1 prévoit de soumettre davantage les CTP à des évaluations par les pairs et à examen préliminaire par la Commission, et d'étudier les niveaux optimaux d'investissement dans le CTP et le contrôle routier en examinant la possibilité de mettre en place des dispositifs de contrôle fondés sur le risque avec les États membres. Cette option comporterait également un examen des mesures favorisant le respect des obligations des particuliers en matière de présentation de leurs véhicules aux CTP requis. Les mesures d'exécution pourraient comprendre des campagnes de sensibilisation axées sur les propriétaires de véhicules, le renforcement des contrôles technique et routier, et la surveillance par les États membres. Enfin, l'option 1 prévoirait des recommandations pour encourager les constructeurs automobiles à entreprendre des actions volontaires.

Les options 2 et 3 ont été déclinées en trois sous-options progressives de «a» à «c», qui consistent en un renforcement modéré à maximal des normes minimales européennes régissant le CTP et le contrôle routier. Chacune de ces trois sous-options a fait l'objet d'une analyse distincte.

L'option 2a étend la portée du contrôle routier au-delà du contrôle des émissions et des freins; elle fixe des exigences précises concernant les équipements à utiliser lors du CTP; elle introduit l'obligation pour les administrations publiques d'effectuer régulièrement des contrôles de qualité des centres de CTP; elle étend le CTP aux motocycles (L_{3,4,5,7}) et aux remorques légères (O₂); elle avance la date du premier CTP obligatoire et la fait passer de la quatrième année après l'immatriculation à la troisième année; et elle fixe des exigences relatives à la formation régulière des contrôleurs, tant pour le CTP que pour le contrôle routier.

L'option 2b, outre les éléments de l'option 2a, fixe des normes plus sévères en ce qui concerne les équipements de contrôle utilisés dans les centres de CTP (y compris pour contrôler les composants électroniques de sécurité) et pour le contrôle routier (utilisation d'unités de contrôle mobiles pour le contrôle routier de 15 % des véhicules); elle revoit les exigences relatives à la formation spécifique des contrôleurs (CTP et contrôle routier) et fait passer sa durée à 4 jours par an; elle étend le CTP aux cyclomoteurs (L_{1,2,6}) et le contrôle routier aux camionnettes (N₁) munies d'une petite remorque à usage commercial (O_{1,2}); elle augmente la fréquence des contrôles pour les véhicules légers de sept ans ou plus (chaque année au lieu de tous les deux ans pour les catégories M₁, N₁, O_{1,2}, L_{3,4,5,7}); elle fixe une exigence minimale selon laquelle 10 % des véhicules à usage commercial doivent faire l'objet d'un contrôle routier; et elle renforce la qualité de la surveillance des centres de CTP.

L'option 2c, outre les éléments de l'option 2b, introduit, lors du contrôle routier et pour toutes les catégories de véhicules, le contrôle des émissions au moyen de dispositifs de télé-détection, l'objectif étant de contrôler 15 % des véhicules; elle étend le contrôle routier à toutes les catégories de véhicules; et elle augmente la fréquence des contrôles comme suit: chaque année à partir de l'immatriculation pour les véhicules légers (M₁, N₁, O_{1,2}, L_{3,4,5,7}) et chaque semestre au lieu de chaque année pour les véhicules plus lourds (M_{2,3}, N_{2,3}, O_{3,4}).

Dans un premier temps, trois solutions techniques ont également été envisagées pour garantir l'échange des données résultant des CTP et des données nécessaires à ces derniers: une base de données centralisée; une base de données définie au niveau central avec la duplication totale de toutes les données pour chaque État membre; et des bases de données définies au

niveau central mais administrées au niveau régional, contenant uniquement des informations locales. Il est cependant ressorti de l'analyse préliminaire que, compte tenu des exigences particulières dans le cadre du CTP, les deux premières solutions seraient trop coûteuses et ne seraient pas optimales d'un point de vue opérationnel. Seule la troisième solution a donc été retenue pour un examen approfondi et intégrée aux options 2a-c et 3a-c.

Tableau 1: tableau récapitulatif des options

		<i>Normes minimales européennes régissant le CTP et le contrôle routier</i>	<i>Échange de données</i>
<i>Option 0</i>	<i>Maintien du statu quo</i>		
<i>Option 1</i>	<i>Approche non contraignante</i>		
<i>Option 2</i>	<i>Approche législative</i>		
	<i>Option 2a</i>	Renforcement modéré des normes minimales régissant le CTP et le contrôle routier	
	<i>Option 2b</i>	Renforcement plus poussé des normes minimales régissant le CTP et le contrôle routier	Plateforme d'échange de données
	<i>Option 2c</i>	Renforcement maximal des normes minimales régissant le CTP et le contrôle routier	
<i>Option 3</i>	<i>Approche non contraignante + approche législative</i>		
	<i>Option 3a</i>	Option 2a + option 1	
	<i>Option 3b</i>	Option 2b + option 1	Option 2 + option 1
	<i>Option 3c</i>	Option 2c + option 1	

5. ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts suit la logique d'une analyse partielle coûts-avantages. Les principaux impacts économiques, sociaux et environnementaux sont classés selon qu'ils génèrent des coûts ou des avantages. Bien entendu, ce qui constitue un coût pour un groupe peut constituer un avantage pour un autre groupe: à titre d'exemple, l'augmentation du nombre de CTP engendre des coûts à charge des propriétaires de véhicules et génère des avantages pour les garages. L'analyse ci-dessous porte donc sur ce que l'on peut considérer comme étant des coûts et des avantages *sociaux*. Les impacts sur certains groupes de parties prenantes (PME, particuliers et pouvoirs publics) sont décrits en fin de section.

Tous les coûts sont exprimés en valeur monétaire. Pour ce qui est des avantages, la plupart des impacts liés à la sécurité routière et à l'environnement ont été exprimés en valeur monétaire; les gains en termes de création de nouveaux emplois ont également été quantifiés. Toutefois, certains avantages considérables n'ont pas pu être quantifiés et sont présentés en termes qualitatifs.

Les coûts sont essentiellement liés:

- aux équipements et effectifs supplémentaires dans les centres de CTP. Ces coûts sont supportés par les garages qui, pour la plupart, sont des PME;
- à la fréquence supérieure des contrôles à effectuer sur un plus large éventail de véhicules. Ces coûts sont supportés par les propriétaires de véhicules;
- à la surveillance des garages et à la mise en place du système d'échange de données. Ces coûts sont supportés par les pouvoirs publics.

Les avantages sont essentiellement liés:

- à l'amélioration de la sécurité routière (presque la totalité des avantages de chaque option et sous-option);
- à l'impact réduit sur l'environnement;
- aux emplois supplémentaires;
- à la disponibilité de meilleures statistiques pour l'élaboration des politiques et au meilleur fonctionnement du marché intérieur.

Le tableau ci-dessous récapitule les coûts et les avantages de chaque option.

Tableau 2: coûts et avantages des différentes options

Option	Coûts (en millions d'EUR)	Avantages exprimés en valeur monétaire (en millions d'EUR)	Rapport coûts-avantages exprimé en valeur monétaire	Autres avantages
Option 1	0,28 , dont: 0,2: campagnes de communication 0,08: évaluations par les pairs	184 (essentiellement liés à la sécurité routière)	656: 1	Augmentation de la portée et du niveau moyens du CTP et du contrôle routier. Cela s'explique par un plus grand nombre d'évaluations par les pairs et d'examen préliminaires, ainsi que par l'étude des niveaux optimaux d'investissement dans le CTP et le contrôle routier.
Option 2a	459,5 , dont: 125: fréquence supérieure des contrôles 150: contrôle d'un	1 622 (essentiellement liés à la sécurité routière)	3,53: 1	- création de 1 450 emplois supplémentaires; - taux de détection des défauts plus élevé grâce à une meilleure formation des contrôleurs et à un renforcement de la surveillance des centres de CTP; - augmentation du nombre de «gros contrevenants» détectés lors du contrôle

	plus grand nombre de catégories de véhicules			<i>routier grâce à des contrôles routiers ciblés;</i>
	95: besoins accrus en effectifs			- meilleure prise en compte des résultats des CTP par les autorités grâce à l'échange de données;
				- meilleure élaboration des politiques et plus grande fiabilité du marché des véhicules d'occasion grâce à l'échange de données.
Option 2b	3 347 , dont: 1 681: fréquence supérieure des contrôles 273: contrôle d'un plus grand nombre de catégories de véhicules 263: besoins accrus en effectifs	5 623 (essentiellement liés à la sécurité routière)	1,68: 1	Outre les avantages de l'option 2a: - création de 12 000 emplois supplémentaires; - augmentation du nombre de défauts détectés lors du contrôle routier en raison de l'augmentation de la portée (objectifs chiffrés et contrôle de toutes les catégories de véhicules); - taux de détection des défauts encore plus élevé grâce à une meilleure formation des contrôleurs.
Option 2c	9 227 , dont: 8 541: fréquence supérieure des contrôles 281: contrôle d'un plus grand nombre de catégories de véhicules 273: besoins accrus en effectifs	7 027 (essentiellement liés à la sécurité routière)	0,76: 1	Outre les avantages de l'option 2b: - création de 34 260 emplois supplémentaires.
Option 3a	460 , dont: 125: fréquence supérieure des contrôles 150: contrôle d'un plus grand nombre de catégories de véhicules 95: besoins accrus en effectifs	1 806 (essentiellement liés à la sécurité routière)	3,93: 1	Avantages de l'option 1 et de l'option 2a

Option 3b	3 347, dont: 1 681: fréquence supérieure des contrôles 273: contrôle d'un plus grand nombre de catégories de véhicules 263: besoins accrus en effectifs	5 807 (essentiellement liés à la sécurité routière)	1,73: 1	Avantages de l'option 1 et de l'option 2b
Option 3c	9 227, dont: 8 541: fréquence supérieure des contrôles 281: contrôle d'un plus grand nombre de catégories de véhicules 273: besoins accrus en effectifs	7 211 (essentiellement liés à la sécurité routière)	0,78: 1	Avantages de l'option 1 et de l'option 2c

6. COMPARAISON DES OPTIONS

L'option 1 permet d'atteindre les objectifs les plus faciles, à savoir une amélioration limitée, à un prix très bas, de la sécurité routière et de la protection de l'environnement. Elle est cependant loin de permettre d'exploiter pleinement le potentiel des systèmes de contrôle technique en matière d'amélioration de la sécurité routière, potentiel qui, selon les estimations de différentes études, permettrait d'éviter entre 900 et 1 100 décès par an. Les instruments prévus dans l'option 2a sont bien plus efficaces puisqu'ils permettent d'éviter 749 décès par an. Après avoir tenu compte de la marge d'erreur possible dans l'estimation des impacts, il s'avère que l'option 2b permet probablement d'exploiter pleinement le potentiel des systèmes de contrôle technique en matière de prévention des accidents et de réduction du nombre de blessés et de tués. L'option 2c va au-delà de ce que l'on peut considérer comme étant le potentiel «normal» et permet d'éviter 1 441 décès, ce qui explique son coût prohibitif.

Compte tenu des considérations qui précèdent et des objectifs généraux de l'UE dans le domaine de la sécurité routière, les conclusions suivantes peuvent être tirées:

- l'option 1 présente un très bon rapport coût-efficacité mais ne contribue pas assez aux objectifs de l'UE dans les domaines de la sécurité routière et de l'environnement;
- l'option 2a est relativement efficace par rapport aux coûts et permet une amélioration considérable de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, mais dans

une mesure toutefois inférieure à ce que l'on considère généralement comme étant le potentiel «conventionnel»;

- l'option 2b permet d'exploiter pleinement le potentiel «conventionnel» du contrôle technique en matière d'amélioration de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, tout en présentant un rapport coûts-avantages positif;
- l'option 2c permet d'atteindre des résultats légèrement meilleurs que l'option 2b mais à un coût beaucoup plus élevé (rapport coûts-avantages inférieur à 1);
- Les trois versions de l'option 3 combinent le très bon rapport coût-efficacité de l'option 1 et l'efficacité de l'option 2.

L'option 3b est donc privilégiée. Ce choix se fonde sur des calculs relativement solides, comme le montrent les résultats de l'analyse de sensibilité.

7. SUIVI ET EVALUATION

Dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur de tous les éléments de la nouvelle législation (y compris la mise en place du système d'échange de données), la Commission présentera au Conseil et au Parlement européen un rapport sur l'efficacité des mesures par rapport aux objectifs à atteindre. En particulier, et conformément aux objectifs opérationnels, la Commission commandera une étude scientifique visant à déterminer si la quantité et la proportion d'accidents, de blessés, de tués et d'émissions attribués aux défauts techniques ont diminué et, si oui, dans quelle mesure.

La Commission utilisera les résultats extraits des systèmes nationaux de classification par niveau de risque des entreprises de transport routier afin de suivre le respect, par les véhicules utilitaires, des exigences techniques et son impact sur le nombre et la proportion d'accidents impliquant cette catégorie de véhicules.

La Commission utilisera les synergies potentielles découlant de la révision de la législation relative à la réception par type des motocycles⁵. Le nouveau règlement relatif à la réception par type des véhicules motorisés à deux et trois roues prévoit des exigences relatives aux mesures contre la manipulation. Comme l'indique le rapport accompagnant l'analyse d'impact, l'application effective de ces mesures sera assurée au moyen d'un dispositif de contrôle (CTP et contrôle routier) et, associée aux éléments liés à la surveillance du marché, constituera une contribution supplémentaire au suivi.

D'autres synergies seront utilisées pour le suivi et l'évaluation, en rapport avec la préparation, qui vient seulement de commencer, d'une initiative législative sur la ré-immatriculation⁶. La disponibilité des données constitue l'un des principaux problèmes lors de la ré-immatriculation. La plateforme administrative sur les véhicules permettra, d'une part, d'y apporter une réponse en fournissant une vue d'ensemble détaillée de la fonctionnalité d'échange d'informations intra-européen et, d'autre part, d'effectuer un suivi en temps réel des systèmes.

⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, COM(2010)542 final.

⁶ Immatriculation des véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.

La Commission utilisera également le système d'information existant pour le contrôle technique routier, conformément à l'article 6 de la directive 2000/30/CE relative au contrôle technique routier, afin de vérifier si les États membres effectuent le nombre de contrôles requis en ce qui concerne les véhicules utilitaires. Les rapports ainsi transmis permettront également de suivre l'impact de l'amélioration des systèmes de CTP sur la fréquence d'occurrence des défauts.