



Bruxelles, le 30.1.2013
SWD(2013) 9 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant les documents:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte)

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte)

{COM(2013) 27 final}

{COM(2013) 30 final}

{COM(2013) 31 final}

{SWD(2013) 8 final}

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant les documents:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (Refonte)

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité ferroviaire (Refonte)

1. DEFINITION DU PROBLEME

Dans certains États membres, les autorités ferroviaires nationales sont globalement efficaces mais, dans d'autres, elles manquent cruellement d'effectifs et/ou gèrent des procédures longues et coûteuses. Par ailleurs, les exigences d'interopérabilité et de sécurité, dont l'harmonisation est en principe assurée par la réglementation commune de l'Union, continuent de présenter d'importantes divergences à l'échelon national, entravant ainsi l'accès au marché, surtout pour les nouveaux arrivants. Le problème touche particulièrement le fret ferroviaire, dont les marchés sont libéralisés depuis plusieurs années. Disposant souvent de ressources humaines et financières limitées, les nouveaux arrivants sont relativement plus vulnérables à la complexité des procédures et aux retards qu'elles subissent.

La longueur et le coût des procédures existantes, dont celles qui régissent l'obtention d'autorisations pour les véhicules ferroviaires et de certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires, constituent des freins importants au développement et au bon fonctionnement du marché ferroviaire de l'Union. À leur complexité et leur lenteur s'ajoute le fait que ces procédures ne garantissent pas suffisamment la reconnaissance mutuelle des certificats et autorisations. Cette situation nuit singulièrement aux nouvelles entreprises désireuses de s'implanter sur le marché et contribue, dès lors, à affaiblir la concurrence et à pérenniser les distorsions du marché.

Les parties intéressées ont également déploré que les autorités ferroviaires nationales puissent recourir à des arguments techniques et à de vieilles règles nationales divergentes et manquant de transparence pour entraver l'accès au marché des nouveaux arrivants. Selon les résultats de la consultation ciblée, il arrive que les autorités nationales de sécurité (ANS) opèrent une discrimination à l'égard des nouveaux arrivants qui sollicitent un certificat de sécurité ou une autorisation de véhicule. Les parties intéressées signalent plus particulièrement que les procédures de délivrance des certificats de sécurité et des autorisations pour les véhicules ne sont pas suffisamment harmonisées et transparentes pour empêcher les ANS de prendre des décisions arbitraires et discriminatoires.

Malgré le rôle important qu'elle a joué dans la mise en place de la législation européenne sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires, l'Agence ferroviaire européenne (AFE) ne

possède manifestement pas, à l'heure actuelle, de pouvoirs de contrôle et de surveillance étendus vis-à-vis des autorités ferroviaires nationales, des gestionnaires de l'infrastructure ou des acteurs du marché. Concrètement, ses responsabilités en la matière se bornent à assurer le suivi des performances de sécurité et de l'interopérabilité (par la publication de rapports réguliers, la collecte et la publication d'indicateurs de sécurité communs et l'amélioration de la coopération entre les ANS et les autorités nationales chargées des enquêtes).

2. SUBSIDIARITE

Les articles 58, 90 et 100 du traité étendent au transport ferroviaire les objectifs consistant à créer un véritable marché intérieur dans le cadre d'une politique commune des transports de l'UE.

Les États membres agissant isolément ne sauraient assurer la cohérence du marché ferroviaire de l'Union et résoudre les divergences d'interprétation de la législation, dans la mesure où le problème réside précisément dans la persistance de règles nationales et le fonctionnement insatisfaisant des institutions nationales. En agissant à l'échelle de l'Union, il s'agit de garantir la mise en œuvre cohérente de l'acquis ferroviaire de l'Union avec, en point de mire, la création d'un espace ferroviaire unique européen exempt d'entraves administratives et techniques inutiles.

3. OBJECTIFS

Objectif général

Éliminer les entraves administratives et techniques actuelles de manière à renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire par rapport aux autres modes de transport et à développer l'espace ferroviaire unique européen.
--

Objectifs spécifiques

OS1: faciliter l'accès des nouveaux opérateurs au marché
--

OS2: réduire les frais administratifs des entreprises ferroviaires
--

Objectifs opérationnels

OO1: améliorer les procédures de certification de la sécurité et d'autorisation des véhicules

OO2: garantir l'absence de discrimination dans l'octroi et la reconnaissance des certificats de sécurité et des autorisations d'interopérabilité dans l'ensemble de l'Union

OO3: accroître la cohérence des cadres juridiques nationaux, notamment en ce qui concerne les aspects du marché intérieur du transport ferroviaire liés à la sécurité et à l'interopérabilité

Les échéances suivantes ont été fixées pour les objectifs opérationnels:

- supprimer d'ici à 2025 toutes les règles nationales inutiles (voir OO3);
- réduire de 20 % supplémentaires, d'ici à 2025, les délais d'accès au marché pour les nouvelles entreprises ferroviaires par rapport à la situation que prévoit le scénario de référence en 2025 (voir OO1 et OO2);
- réduire de 20 % supplémentaires, d'ici à 2025, le coût et la durée de la procédure d'autorisation du matériel roulant par rapport à la situation que prévoit le scénario de référence en 2025 (voir OO1 et OO2).

4. OPTIONS

Au terme d'une première sélection des diverses mesures envisageables, la Commission a retenu cinq options (options 2 à 6), en plus du scénario de référence. Les options 2 à 5 sont conçues pour agir principalement sur le degré d'interaction entre l'AFE et les autorités nationales et contribuent toutes à la réalisation des trois objectifs opérationnels désignés au point 3. L'option 6 est un ensemble de mesures horizontales qui sont pour la plupart indépendantes des interactions entre l'AFE et les autorités nationales et elle peut être appliquée en combinaison avec n'importe laquelle des options 2 à 5, dont elle est de nature à renforcer globalement l'impact final.

Option 1: scénario de référence (statu quo), consistant à poursuivre la trajectoire définie actuellement pour le secteur.

Option 2: renforcement du rôle de coordination de l'AFE pour assurer une approche cohérente en matière de certification des entreprises ferroviaires et d'autorisation des véhicules.

Option 3: ériger l'AFE en guichet unique, la décision finale quant à la certification ou l'autorisation demeurant de la compétence des ANS mais l'AFE contrôlant l'entrée et la sortie des demandes et des décisions.

Option 4: partage des compétences entre l'AFE et les ANS, la décision finale quant à la certification ou à l'autorisation incombant à l'AFE.

Option 5: l'AFE reprend les activités des ANS en matière de certification des entreprises ferroviaires et d'autorisation des véhicules.

Option 6: mesures horizontales, comprenant d'autres mesures législatives et non contraignantes (en dehors du partage des responsabilités entre les autorités nationales et l'AFE) qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire.

Ci-dessous figure un tableau récapitulatif des mesures envisageables et de leurs combinaisons.

Récapitulatif des options

Option 1	Option 2: renforcement du rôle de coordination de l'AFE à l'égard des ANS	Option 3: l'AFE érigée en guichet unique	Option 4: partage des compétences entre l'AFE et les ANS	Option 5: transfert des activités des ANS à l'AFE
Scénario de référence	Renforcement du rôle de «coordination» et de surveillance de l'AFE à l'égard des ANS en ce qui concerne l'octroi des autorisations pour les véhicules et des certificats de sécurité, ainsi que leur reconnaissance mutuelle par les autorités nationales.	L'AFE et les ANS se partagent les compétences relatives à l'octroi des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et des autorisations pour les véhicules (concept de «guichet unique»): la décision est prise par les ANS, tandis que l'AFE assure les contrôles d'«entrée et sortie» des demandes.	L'AFE et les ANS se partagent les compétences relatives à l'octroi des certificats de sécurité et des autorisations pour les véhicules: concept de «guichet unique» où les ANS (tenant lieu d'antennes régionales de l'AFE) jouent un rôle mais où la décision finale appartient à l'AFE.	L'AFE prend en charge les compétences des ANS relatives à l'octroi des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et des autorisations pour les véhicules.
		L'AFE est l'instance de recours contre certaines décisions des ANS.		
		Migration vers un certificat de sécurité unique (commun) et une autorisation de véhicule unique (instauration d'un «passeport» européen pour les véhicules): les <u>autorités nationales délivrent</u> les certificats de sécurité uniques et les autorisations de véhicule uniques (bénéficiant par définition de la reconnaissance mutuelle).	Migration vers un certificat de sécurité unique (commun) et une autorisation de véhicule unique (instauration d'un «passeport» européen pour les véhicules): l' <u>AFE délivre</u> les certificats de sécurité uniques et les autorisations de véhicule uniques (les recours contre les décisions de l'AFE sont transférés à un organe de recours distinct).	
	L'AFE contrôle le fonctionnement des ANS (par exemple, en élaborant des lignes directrices et en s'assurant de leur respect).			
	Renforcement du rôle de «coordination» et de surveillance de l'AFE à l'égard des organismes notifiés en ce qui concerne: la réception par type, la certification des véhicules ferroviaires, la certification ERTMS et l'accréditation des organismes notifiés.			
Option 6: mesures horizontales (indépendantes du degré d'interaction AFE/autorités nationales)	Renforcement de l'action de la Commission, hors procédures d'infraction, notamment pour la non-discrimination sur le marché ferroviaire.			
	Modification des directives sur l'interopérabilité et la sécurité pour permettre l'adoption d'actes d'exécution définissant des pratiques et des principes communs pour les autorités nationales.			
	Renforcement du rôle de l'AFE dans le suivi et le contrôle de la mise en œuvre de la législation nationale sur la sécurité et l'interopérabilité.			
	Abandon des règles techniques et de sécurité nationales au profit d'un système de règles à l'échelle de l'Union (obligation faite aux autorités nationales de supprimer les règles inutiles et limitation de leur faculté d'adopter de nouvelles règles).			
	Renforcement du rôle de l'AFE dans la diffusion des informations et de la formation dans le domaine ferroviaire.			
	Renforcement du rôle dévolu à l'AFE pour conseiller et assister les États membres et autres parties intéressées dans la mise en œuvre de la législation sur la sécurité et l'interopérabilité.			

	Communication de la Commission concernant des lignes directrices pour l'interprétation de certaines lois et décisions de l'UE (notamment les spécifications techniques d'interopérabilité, ou STI).
--	---

	Renforcement du rôle de l'AFE dans le recensement des pièces détachées susceptibles d'être normalisées et coordination des activités des entreprises dans ce domaine.
--	---

Dans un souci de transparence, toutes les options ont d'abord été évaluées individuellement, puis en combinaison avec l'option 6 qui exerce un effet amplificateur sur les autres options.

5. ANALYSE DES IMPACTS

L'accent étant mis nettement sur l'efficacité opérationnelle, les effets essentiels de l'initiative sont de nature économique, tandis que les incidences sociales et environnementales sont pour la plupart indirectes et quelquefois négligeables. Les effets directs sont quantifiés, tandis que les effets indirects sont évalués en termes qualitatifs.

La quantification des effets directs comprend:

- le calcul des économies réalisées sur le coût et la durée des procédures de certification et d'autorisation (y compris la réduction des frais administratifs supportés par les opérateurs);
- le calcul des économies réalisées par les exploitants sur le plan des coûts d'opportunité grâce à la réduction des délais de mise sur le marché des véhicules ferroviaires; et
- le calcul des variations dans les coûts administratifs pour l'AFE et les autorités nationales.

L'option 6 a été évaluée séparément et en combinaison avec les options 2 à 5.

Évaluation des effets directs – Gains totaux réalisés par les exploitants dans chaque combinaison d'options en termes d'économies sur les coûts

Si on combine les économies réalisées sur les coûts d'autorisation, de certification et d'opportunité, des gains importants peuvent être engrangés au cours de la période d'évaluation, qui dépassent 500 millions d'euros pour les options 3 à 5. Le tableau ci-dessous quantifie les gains totaux associés à chaque option, depuis l'option 2 (la moins avantageuse) jusqu'à l'option 5 (la plus avantageuse).

Gains totaux quantifiés pour les entreprises ferroviaires sur la période 2015-2025 dans les options 2 à 5 combinées avec l'option 6 (VAN en millions d'euros, valeur actualisée)

Option	Économies réalisées sur les coûts d'autorisation	Économies réalisées sur les coûts de certification	Économies réalisées sur les coûts d'opportunité (hypothèse centrale)	Gains totaux
Options 2+6: renforcement du rôle de «coordination» de l'AFE + mesures horizontales	201	2	237	440
Options 3+6: l'AFE érigée en guichet unique + mesures horizontales	217	2	255	474
Options 4+6: partage des compétences entre l'AFE et les ANS + mesures horizontales	235	2	265	502
Options 5+6: transfert des activités des ANS à l'AFE en ce qui concerne l'autorisation et la certification + mesures horizontales	276	3	295	574

Évaluation des effets directs – variation totale des coûts administratifs pour l'AFE et les ANS

Le tableau ci-dessous présente l'estimation des coûts administratifs associés, pour l'AFE, aux combinaisons d'options, l'option 5 étant de loin la plus coûteuse.

Coûts administratifs supplémentaires à supporter par l'AFE dans les options 2 à 5 combinées avec l'option 6 (en millions d'euros)

Option	Valeurs annuelles à l'horizon 2020 (lorsque tous les changements de personnel auront été opérés)						Coûts totaux, VAN (2015-2025)
	Total des effectifs supplémentaires	Coût total des effectifs supplémentaires	Frais généraux	Autres frais	Augmentation brute totale des coûts	% du budget actuel de l'AFE	
Options 2+6: renforcement du rôle de «coordination» de l'AFE + mesures horizontales	38	(3,5)	(0,9)	(0,5)	(4,9)	24 %	(37)
Options 3+6: l'AFE érigée en guichet unique + mesures horizontales	42	(3,9)	(1,0)	(0,5)	(5,4)	27 %	(39)
Options 4+6: partage des compétences entre l'AFE et les ANS + mesures horizontales	55	(5,0)	(1,3)	(0,3)	(6,6)	33 %	(44)
Options 5+6: transfert des activités des ANS à l'AFE en ce qui concerne l'autorisation et la certification + mesures horizontales	302	(23,2)	(5,8)	(2,0)	(31)	154 %	(221)

Il est à noter que les activités prévues par le scénario de référence ne donnent pas lieu à des coûts supplémentaires. Bien qu'elles présentent une nette évolution, elles ne devraient pas avoir d'incidence significative sur les coûts administratifs de l'AFE.

Le tableau ci-dessous présente les coûts administratifs correspondants pour les ANS tels qu'ils découlent des combinaisons d'options, l'option 5 possédant le potentiel de réduction des coûts le plus élevé.

Réduction des coûts administratifs pour les ANS dans les options 2 à 5 combinées avec l'option 6 (en millions d'euros)

Option	Total des effectifs des ANS* (estimation 2011)	Valeurs annuelles à l'horizon 2020 (lorsque tous les changements de personnel auront été opérés), par ANS				VAN totale dans l'UE (2015-2025)	
		Variation totale des effectifs	Économies totales réalisées sur les coûts de personnel	Frais généraux	Réduction brute totale des coûts		
Options 2+6: renforcement du	500	-2	UE12	0,08	0,02	0,1	37

Option	Total des effectifs des ANS* (estimation 2011)	Valeurs annuelles à l'horizon 2020 (lorsque tous les changements de personnel auront été opérés), <u>par ANS</u>				VAN totale dans l'UE (2015-2025)
		Variation totale des effectifs	Économies totales réalisées sur les coûts de personnel	Frais généraux	Réduction brute totale des coûts	
rôle de «coordination» de l'AFE + mesures horizontales		UE15	0,17	0,04	0,2	
Options 3+6: l'AFE érigée en guichet unique + mesures horizontales	-4	UE12	0,09	0,02	0,1	55
		UE15	0,35	0,09	0,4	
Options 4+6: partage des compétences entre l'AFE et les ANS + mesures horizontales	-5	UE12	0,11	0,03	0,1	68
		UE15	0,44	0,11	0,6	
Options 5+6: transfert des activités des ANS à l'AFE en ce qui concerne l'autorisation et la certification + mesures horizontales	-11	UE12	0,24	0,06	0,3	152
		UE15	0,96	0,24	1,2	

* Uniquement le personnel affecté aux tâches de certification et d'autorisation. Valeur estimative dérivée des rapports de l'AFE sur l'interopérabilité et la sécurité. Par hypothèse, le personnel de l'EBA (ANS allemande) employé dans les antennes régionales n'est pas comptabilisé comme personnel de certification et d'autorisation, mais comme personnel d'inspection et de contrôle.

Le tableau ci-dessous présente les retombées estimatives totales de chacune des options analysées sur les coûts administratifs à supporter respectivement par l'AFE et les ANS. Toutes les options, hormis l'option 5, tablent sur une réduction globale des coûts administratifs, les coûts supplémentaires à la charge de l'AFE pouvant être compensés par la réduction des coûts dont bénéficient les ANS.

Variation des coûts pour l'AFE et les ANS et impact net sur les coûts administratifs des options 2 à 5 combinées avec l'option 6 (coûts totaux, VAN, 2015-2025, en millions d'euros)

Option	Augmentation estimative des coûts à la charge de l'AFE	Diminution estimative des coûts à la charge des ANS	Réduction globale des coûts administratifs (AFE+ANS)
Options 2+6: renforcement du rôle de «coordination» de l'AFE + mesures horizontales	(37)	37	0
Options 3+6: l'AFE érigée en guichet unique + mesures horizontales	(39)	55	16
Options 4+6: partage des compétences entre l'AFE et les ANS + mesures horizontales	(44)	68	24
Options 5+6: transfert des activités des ANS à l'AFE en ce qui concerne l'autorisation et la certification + mesures horizontales	(221)	152	(69)

Il ressort du tableau ci-dessus que l'option 4 permet de réaliser les économies de coûts les plus élevées (24 millions d'euros), tandis que l'option 5 donnerait lieu à une augmentation des coûts administratifs de l'ordre de 69 millions d'euros.

Évaluation des effets indirects

Les incidences sociales indirectes ainsi que les incidences environnementales éventuelles (émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air et bruit) devraient être faibles, et il serait malaisé, dans la pratique, de déterminer dans quelle mesure elles résulteraient de la présente initiative plutôt que d'autres initiatives du quatrième paquet ferroviaire ou de facteurs extérieurs tels que l'évolution de la demande dans les autres modes de transport. Le niveau de la sécurité ferroviaire demeure identique d'une option à l'autre, étant donné que les principales responsabilités incombant à chaque grand acteur de la chaîne de sécurité ne varieront pas, à moins qu'il ne s'améliore sous l'effet d'une plus grande harmonisation des législations nationales.

6. COMPARAISON DES OPTIONS

Comparaison du point de vue des effets directs

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats globaux de l'évaluation des différents effets. Bien que l'option 6 puisse constituer une option à part entière, l'analyse a démontré l'intérêt considérable que présente sa combinaison avec les options institutionnelles 2 à 5.

Tableau récapitulatif des économies de coûts actualisées à supporter par les entreprises ferroviaires et les autorités publiques au cours de la période 2015-2025 dans les options 2 à 5 combinées avec l'option 6 (VAN, en millions d'euros)

Option	Économies pour les entreprises ferroviaires (y compris les coûts administratifs)				Variation des coûts administratifs			Perte de recettes en redevances pour l'AFE/ les ANS ¹	Total des retombées nettes	Fonds supplémentaires à prélever sur le budget de l'Union pour couvrir les frais de l'AFE
	Autorisation	Certification de la sécurité	Coûts d'opportunité (hypothèse centrale)	Gains totaux pour les exploitants	Pour l'AFE	Pour les ANS	Variation totale des coûts administratifs			
Options 2+6: renforcement du rôle de «coordination» de l'AFE + mesures horizontales	201	2	237	440	(37)	37	0	(29)	411	(37)
Options 3+6: l'AFE érigée en guichet unique + mesures horizontales	217	2	255	474	(39)	55	16	(29)	461	(39)
Options 4+6: partage des compétences entre l'AFE et les ANS + mesures horizontales	235	2	265	502	(44)	68	24	(29)	497	a: 0 ²
										b: (6)
										c: (25)
Options 5+6: transfert des activités des ANS à l'AFE en ce qui concerne l'autorisation et la certification + mesures horizontales	276	3	295	574	(221)	152	(69)	(29)	476	(146)

Du point de vue des effets directs, l'option 4 est la plus avantageuse, c'est-à-dire qu'elle présente le meilleur rapport coûts-gains. Elle peut en outre se révéler sans effet sur le budget de l'Union [avec un coût minimal dans le scénario a) et neutre dans le scénario b)], dès lors qu'il est proposé de couvrir les coûts additionnels de l'AFE par les redevances des entreprises.

¹ Le nombre total d'autorisations par type de véhicule connaîtra une diminution progressive, qui se traduira par une réduction des redevances totales de quelque 29 millions d'euros dans l'ensemble de l'Union.

² Cette cellule indique dans quelle mesure les recettes que l'AFE collectera en assurant en tout ou en partie la délivrance des certificats de sécurité et des autorisations pour les véhicules permettront de couvrir ses coûts supplémentaires, selon trois scénarios de répartition des recettes entre l'AFE et les ANS – a): 25 % ANS, 75 % AFE; b): 50 % ANS, 50 % AFE; c): 75 % ANS, 25 % AFE.

Comparaison sur les plans de l'efficience et de l'efficacité

Le tableau ci-dessous présente une synthèse de l'efficacité et de l'efficience des diverses options.

Efficience et efficacité des options

Option	Efficience (gain total net, en millions d'euros)	Efficacité (nombre d'objectifs opérationnels atteints)
Options 2+6: renforcement du rôle de «coordination» de l'AFE + mesures horizontales	411	1
Options 3+6: l'AFE érigée en guichet unique + mesures horizontales	461	2
Options 4+6: partage des compétences entre l'AFE et les ANS + mesures horizontales	497	3
Options 5+6: transfert des activités des ANS à l'AFE en ce qui concerne l'autorisation et la certification + mesures horizontales	476	3

Il ressort de ce tableau que, si l'on combine les gains nets avec l'efficacité au regard des objectifs opérationnels, l'option 4 reste la plus favorable, tous les objectifs étant atteints avec un gain net maximal. Si l'option 3 présente des gains relativement proches de ceux de l'option 4, son efficacité est moindre, faute d'atteindre l'objectif de réduction des coûts d'autorisation.

Conclusion

L'option 4 apporterait une solution cohérente, efficace et efficiente aux problèmes constatés car offrant le meilleur équilibre entre les enjeux suivants:

- les entreprises, par la réduction des coûts et des délais de certification de la sécurité et d'autorisation des véhicules et autres sous-systèmes;
- l'incidence financière pour le budget de l'UE;
- l'incidence financière pour les institutions nationales;
- le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité;
- la résolution des problèmes relevés au point 1; et
- la réalisation des objectifs cités au point 3.

7. SUIVI ET EVALUATION

En ce qui concerne l'évaluation, il est prévu que la Commission évaluera en 2025 si les objectifs de l'initiative ont été atteints et, dans la négative, envisagera de nouvelles mesures pour les réaliser à l'horizon 2030.

Les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs pourraient être suivis au moyen d'indicateurs pertinents. Les échéances fixées pour les objectifs opérationnels pourraient être mises à profit à cette fin et converties en indicateurs, à savoir:

- nombre de règles nationales,

- coût et durée de la procédure de certification de la sécurité, et
- coût et durée de la procédure d'autorisation des véhicules.

Les indicateurs pourraient être vérifiés par des outils tels que des entretiens (enquête) avec une sélection de parties intéressées en vue de recueillir leur point de vue sur les délais et les coûts de certification et d'autorisation des véhicules, et le nombre de règles nationales notifiées et publiées pourrait être comptabilisé dans la base de données appropriée.

Il pourrait également être utile d'observer le point de vue des parties intéressées, sous la forme d'une consultation, en ce qui concerne:

- la non-discrimination;
- une plus grande cohérence du cadre juridique national.