

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 23.7.2010  
SEC(2010) 934 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**accompagnant la**

**proposition de**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
relatif à la réception des tracteurs agricoles**

**Résumé de l'analyse d'impact**

{COM(2010) 395}  
{SEC(2010) 933}

## RÉSUMÉ

Au cours des 35 dernières années, un dispositif de réception par type des véhicules agricoles a été mis en place, à partir d'un document d'harmonisation élémentaire (la directive 74/150/CEE), pour devenir un système établissant des valeurs limites adéquates en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement. Il doit aujourd'hui être modernisé, rationalisé, simplifié et complété.

### 1. PROBLEMATIQUE

La Commission a mis en lumière trois problèmes majeurs que posent aujourd'hui les dispositions en vigueur en matière de réception par type des véhicules agricoles.

#### 1.1. Manque de clarté juridique et réglementaire et lourdeur du système

Le système actuel applicable aux véhicules agricoles est considéré comme trop complexe, de sorte qu'il convient de le simplifier et d'améliorer l'harmonisation au plan international, étant entendu qu'en principe, la proposition envisagée ne vise pas à rendre plus strictes les exigences techniques actuelles.

La réception par type des véhicules agricoles a considérablement évolué en 35 ans: elle est passée d'un système fondé sur des exigences nationales existantes et destiné à permettre le libre-échange entre les États membres à un mécanisme basé sur la réception par type de l'ensemble du véhicule, obligatoire pour la plupart des catégories, visant à garantir un niveau élevé de protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

Par ailleurs, de nombreuses directives renvoient à des réglementations et normes internationales, notamment de la CEE-ONU, qui font l'objet de modifications. En définitive, la multiplicité des réglementations applicables à la réception par type des véhicules agricoles est source de confusion sur les plans juridique et réglementaire. Les entreprises et les autorités compétentes doivent connaître une soixantaine de directives et se tenir au courant des modifications apportées aux normes internationales pour pouvoir les appliquer. Ce système peut s'avérer fastidieux et entraîner des surcoûts pour les administrations et les entreprises. Les PME actives sur ce marché en font particulièrement les frais.

En tant que cadre général, le système de réception par type est considéré comme efficace pour répondre à de nombreuses préoccupations (sécurité routière et au travail, environnement). Bon nombre d'acteurs concernés ont demandé à la Commission de simplifier l'arsenal réglementaire pour le rendre moins lourd et faire en sorte que la réception leur prenne moins de temps.

#### 1.2. Une transposition lourde en termes de ressources, mais sans valeur ajoutée

La directive-cadre et les directives particulières qui s'y rapportent définissent les exigences techniques à respecter dans le processus de réception par type. Les dispositions des directives ainsi que leurs annexes sont très détaillées et ne laissent pratiquement aucune marge de manœuvre aux États membres lors de la transposition. De ce fait, certains États membres s'en tiennent à faire directement référence à ces directives, tandis que d'autres élaborent un acte législatif entièrement nouveau visant à transposer correctement ces prescriptions.

La transposition mobilise donc des ressources dans les administrations nationales, sans valeur ajoutée sur les plans de la sécurité ou de la protection de l'environnement.

#### 1.3. Fonctionnement du marché intérieur

Les exigences fixées par la directive-cadre sont obligatoires depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005 pour tous les nouveaux types de tracteurs des catégories T1, T2 et T3, et depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009 pour tous les tracteurs neufs de ces catégories. Pour les autres catégories de véhicules (T4, T5, C, R et S), la réception CE par type de l'ensemble du véhicule n'est pas encore obligatoire. Pour certaines catégories, elle est facultative (les constructeurs sont libres de la demander ou non). Pour les autres, il n'y a pas encore eu d'harmonisation de toutes les exigences particulières au niveau de l'UE, de sorte que le système de réception CE par type de l'ensemble du véhicule n'est pas encore disponible.

Pour bien peser les différentes possibilités, il convient également de tenir compte du coût que représenterait le système complet pour les PME, tels que les fabricants de remorques et les utilisateurs, s'il était *obligatoire*. Une possibilité serait de compléter les exigences, mais de laisser la réception par type de l'ensemble du véhicule *facultative* (au choix du constructeur) pour ces catégories, en autorisant pleinement le recours à ce système de réception de l'ensemble du véhicule (ou de réception par type de composant) pour les – grandes – entreprises qui peuvent en bénéficier. Le désavantage serait néanmoins que les États

membres devraient conserver différentes règles et exigences nationales parallèlement au règlement de l'UE proposé. Il convient d'examiner aussi si rendre obligatoire la réception par type de l'ensemble du véhicule est souhaitable au regard des préoccupations de sécurité et de protection de l'environnement (d'autant plus que les exigences concernant les gaz d'échappement sont déjà obligatoires pour tous les tracteurs).

## **2. ANALYSE DE LA SUBSIDIARITE**

Avant la mise en place d'une réception UE par type de véhicule agricole, les États membres définissaient leur propre réglementation. Ces réglementations nationales étaient souvent différentes les unes des autres de sorte que les constructeurs qui vendaient leurs véhicules sur plusieurs marchés étaient contraints de modifier leur production en fonction de l'État membre auquel étaient destinés leurs véhicules et devaient faire tester ceux-ci dans chaque État membre, ce qui leur prenait du temps et de l'argent. Les divergences entre les règles nationales étaient donc des obstacles au commerce (conception, production, distribution, système après-vente propres à chaque pays) et des freins à l'établissement et au fonctionnement du marché intérieur.

Il était dès lors nécessaire de définir des normes au niveau de l'UE pour certains aspects (notamment la sécurité routière, la sécurité au travail et la protection de l'environnement). La directive-cadre 2003/37/CE, fondée sur l'article 95 du traité CE, a été élaborée dans cet objectif et vise à mettre en place le marché intérieur tout en garantissant un niveau élevé de protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement. La motivation est la même aujourd'hui: il est essentiel d'agir au niveau de l'UE pour éviter la fragmentation du marché intérieur et assurer un niveau élevé et uniforme de protection dans l'ensemble de l'Europe. Toute modification de l'environnement réglementaire doit être évaluée au regard du principe de subsidiarité établi par l'article 5 du traité CE.

## **3. OBJECTIFS DE L'INITIATIVE DE L'UE**

### **3.1. Objectif général**

L'opération de simplification répond à l'engagement pris par la Commission de respecter les principes de la stratégie «Mieux légiférer». La simplification des règles en vigueur pour la réception par type des véhicules est également conforme aux recommandations de CARS 21<sup>1</sup>, fondées sur les attentes exprimées par de nombreux acteurs concernés. Il s'agit désormais d'appliquer ce mécanisme aux véhicules agricoles dans le but de répondre aux problèmes identifiés par la Commission sur la base de la consultation des parties intéressées. Les objectifs généraux de la simplification sont donc les suivants: rendre l'environnement juridique plus clair, supprimer les transpositions lourdes en termes de ressources et rendre la réception UE par type applicable à un plus grand nombre de ces véhicules agricoles.

### **3.2. Objectif n° 1: simplifier l'acquis (en abrogeant les directives actuelles)**

L'arsenal réglementaire actuel est très morcelé: il comporte une directive-cadre, 23 directives techniques détaillées, 36 directives modificatives, ainsi que l'ensemble correspondant des mesures de transposition dans les législations nationales. Le but est donc de remédier à cette complexité et de réfléchir à l'approche réglementaire qui permettrait de s'adapter au progrès technique plus rapidement et de manière moins fastidieuse. Une législation plus claire, plus structurée et plus cohérente serait en outre conforme aux principes de l'action «Mieux légiférer», qui constitue un objectif important de la Commission.

### **3.3. Objectif n° 2: améliorer la capacité réglementaire pour l'acquis futur (en recourant à une nouvelle approche réglementaire à deux niveaux renvoyant aux normes internationales)**

Un autre volet de l'opération de simplification consiste à éliminer les détails techniques des directives de l'UE en les remplaçant par des références à des normes définies par d'autres organisations internationales telles que la CEE-ONU, l'OCDE, le CEN/CENELEC et l'ISO, reconnues tant dans l'UE que dans le monde. Il faut pour cela que ces normes garantissent un niveau de protection équivalent à celui des directives actuelles.

---

<sup>1</sup> *Competitive Automotive Regulatory System for the 21<sup>st</sup> century*, voir la page: <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

### 3.4. Objectif n° 3: achever le marché intérieur

Le système de réception CE par type de l'ensemble du véhicule prévu par la directive-cadre existe en principe, mais n'est pas obligatoire pour les catégories T4, T5, C, R et S; d'après les dispositions de cette directive, les constructeurs peuvent, s'ils le souhaitent, demander cette réception (de l'ensemble du véhicule) pour les véhicules de ces catégories. Or, il n'a pas encore été défini d'exigences techniques pour ces catégories pour bon nombre des aspects à couvrir, de sorte que la possibilité d'obtenir une réception CE par type de l'ensemble du véhicule reste théorique, malgré ce que prévoit la directive: les véhicules de ces catégories ne peuvent faire l'objet d'une réception par type de l'ensemble du véhicule qu'au titre de la législation nationale. Par conséquent, pour obtenir l'accès aux différents marchés nationaux, il faut parfois faire réceptionner un même véhicule dans plusieurs États membres. La simplification envisagée est dès lors l'occasion de compléter le cadre réglementaire de l'UE pour ces catégories de véhicules, pour qu'ils puissent entrer dans le champ du système unique de l'UE et avoir accès à l'ensemble du marché européen.

## 4. ACTIONS POSSIBLES

Dans le contexte de ces objectifs, les possibilités d'action suivantes ont été envisagées:

### 4.1. Simplification I: simplifier l'acquis (en abrogeant les directives actuelles)

a) Première option: pas de changement de la réglementation

L'environnement réglementaire actuel n'est pas modifié: la directive-cadre continue de définir le système de réception CE par type et les exigences techniques restent fixées par des directives particulières à transposer dans le droit national des États membres. Les directives modificatives doivent aussi être transposées par des mesures nationales.

b) Deuxième option: remplacer le cadre actuel par deux règlements

Les directives actuelles sont abrogées. Un nouveau règlement-cadre adopté en codécision définit les exigences essentielles du système de réception UE par type, toutes les exigences techniques détaillées étant rassemblées en un règlement d'exécution unique, à adopter et à actualiser plus facilement à l'avenir en comitologie.

c) Troisième option: remplacer le cadre actuel par un nombre limité de règlements thématiques

Le principe de base est le même que pour la deuxième option, mais les exigences techniques détaillées sont cette fois réunies dans, par exemple, trois règlements thématiques d'exécution adoptés en comitologie. Les exigences pourraient être regroupées par thèmes, notamment les aspects environnementaux, les aspects de sécurité routière et les aspects de sécurité au travail<sup>2</sup>.

S'il n'y a qu'une légère différence entre les deuxième et troisième options, la première est radicalement différente des deux autres. En passant des directives aux règlements, les deux dernières options permettraient aux États membres de faire l'économie de la transposition et, à la Commission, celle du contrôle de la transposition; elles permettraient aussi d'éviter les divergences entre les transpositions nationales. En recourant à l'approche à deux niveaux, le législateur pourrait se concentrer sur les questions devant impérativement être décidées par le Conseil et le Parlement, en déléguant l'adoption des modalités techniques et administratives à la Commission sans perdre le contrôle du processus (la procédure de comitologie applicable serait celle de la réglementation avec contrôle, qui permet au législateur d'avoir un contrôle final sur ces actes de comitologie également).

### 4.2. Simplification II: améliorer la capacité réglementaire pour l'acquis futur (en recourant à une nouvelle approche réglementaire à deux niveaux renvoyant aux normes internationales)

a) Première option: pas de changement de la réglementation

Le cadre actuel n'est pas modifié: les exigences et les procédures d'essai à appliquer sont celles définies par les 24 directives particulières.

---

<sup>2</sup> À ce stade, le nombre exact de règlements d'exécution n'a pas encore été déterminé.

b) Deuxième option: référence, si possible, aux règlements de la CEE-ONU

Lorsque des normes techniques équivalentes ont été définies par la CEE-ONU, les dispositions des directives de l'UE sont abrogées et remplacées par des références à ces normes internationales, à l'instar du système instauré pour les véhicules à moteur par le règlement sur la sécurité générale. Différentes modalités sont possibles et doivent être envisagées:

- référence intégrale: le texte est repris intégralement et publié par l'UE;
- référence fixe simple (statique): la législation de l'UE renvoie à la réglementation internationale telle qu'en vigueur à une date précise;
- référence générale (dynamique): la législation de l'UE renvoie à la réglementation d'un organisme international de normalisation, sans spécifier de date (ses modifications sont applicables également);
- La dernière possibilité (référence dynamique) s'avère non acceptable du point de vue de la sécurité juridique et du contrôle de la législation de l'UE, de sorte qu'elle n'a pas été analysée plus avant.

c) Troisième option: références à toutes les normes internationales applicables

Le principe est le même que pour l'option b), mais des références aux normes de l'OCDE, du CEN/CENELEC et de l'ISO peuvent être utilisées. L'OCDE a adopté des codes relatifs aux systèmes de protection contre le renversement, qui n'existent pas à la CEE-ONU; dans d'autres domaines également, les seules normes disponibles sont celles du CEN/CENELEC ou de l'ISO.

#### 4.3. Achèvement du marché intérieur

a) Première option: pas de changement de la réglementation

Le champ d'application de la directive-cadre n'est pas modifié: la réception CE par type de l'ensemble du véhicule reste facultative en théorie, mais n'est concrètement pas disponible pour les catégories T4, T5, C, R et S. Sans adaptation des exigences techniques, les différentes prescriptions nationales de réception doivent être appliquées pour obtenir les réceptions nationales et accéder au marché des différents États membres de l'UE.

b) Deuxième option: **compléter** les exigences de réception CE par type et rendre celle-ci **obligatoire** pour toutes les catégories de véhicules

La législation relative à la réception CE est complétée pour s'appliquer aux catégories non (pleinement) couvertes aujourd'hui. Les exigences techniques de conformité aujourd'hui manquantes pour certains aspects sont ajoutées. La réception CE par type de l'ensemble du véhicule est rendue **obligatoire** pour toutes les catégories auxquelles s'applique actuellement la directive-cadre, de sorte que les véhicules des catégories T4, T5, C, R et S ne doivent plus être soumis aux procédures nationales; ils doivent uniquement être conformes aux exigences de la réception CE pour que tous les marchés leur soient ouverts.

c) Troisième option: **compléter** les exigences de réception CE par type et laisser la réception CE par type de l'ensemble du véhicule **facultative pour certaines catégories** (T4, T5, C, R et/ou S)

Comme dans la deuxième option, la législation de l'UE est complétée, mais la réception par type de l'ensemble du véhicule demeure facultative pour les catégories susmentionnées. Les constructeurs ont ainsi le choix entre la réception nationale par État membre ou la réception UE par type de l'ensemble du véhicule, cette dernière étant probablement plus onéreuse, mais leur ouvrant directement les portes du marché intérieur dans sa totalité. Le constructeur serait incité à choisir l'option la plus rentable.

Une autre solution, préconisée par de nombreux acteurs concernés, serait de rendre certaines exigences obligatoires dans le cadre de cette option. Les domaines concernés seraient notamment: le freinage, l'éclairage et le marquage. Cela permettrait d'harmoniser ces aspects dans toute l'Europe et d'instaurer un niveau minimum acceptable d'exigence pour ces aspects importants pour la sécurité routière. Pour les tracteurs, c'est déjà le cas en ce qui concerne les gaz d'échappement.

## **5. ANALYSE DES EFFETS DES MESURES**

### **5.1. Simplification I: simplifier l'acquis (en abrogeant les directives actuelles)**

La proposition d'opter pour des règlements émane du Parlement et des acteurs concernés; nombre d'entre eux se sont montrés critiques à l'encontre de l'inutile complexité du cadre législatif sous sa forme actuelle et ont demandé à la Commission d'y remédier.

Le système de réception fait l'unanimité, mais doit être actualisé.

Le passage de directives aux règlements selon un mécanisme à deux niveaux s'avère clairement rentable, après un délai de trois à quatre ans lié aux coûts d'investissement découlant du changement.

Les parties concernées sont favorables à la simplification, même si certaines insistent sur le fait que d'autres questions à l'ordre du jour devraient avoir la priorité (par exemple l'exclusion des tracteurs du champ d'application de la directive «Machines»).

Le choix entre deux règlements ou plusieurs n'est pas évident du point de vue du rapport coûts/avantages; il conviendrait de trancher en fonction de raisons pratiques.

### **5.2. Simplification II: améliorer la capacité réglementaire pour l'acquis futur (en recourant à une nouvelle approche réglementaire à deux niveaux renvoyant aux normes internationales)**

Lors de la consultation publique, bon nombre d'acteurs concernés se sont dits favorables à l'utilisation de normes reconnues à l'échelle mondiale, principe également introduit dans le règlement sur la sécurité générale des véhicules à moteur, qui sera avantageux pour le secteur puisque les produits ainsi réceptionnés pourront être commercialisés le plus largement possible.

Le principal point positif est le fait que la législation sera simplifiée par l'élimination des doubles emplois inutiles. Tous les acteurs concernés par la législation en tireront avantage, qu'il s'agisse des autorités nationales compétentes en matière de réception ou des constructeurs qui doivent fabriquer des véhicules de types conformes à ces exigences. Les PME, qui n'ont que des ressources limitées à consacrer aux aspects de réglementation, en bénéficieront tout particulièrement.

En ce qui concerne la traduction, des bénéfices importants ne sont pas à escompter car la sécurité juridique impose que ces documents soient disponibles dans toutes les langues officielles de l'UE. La CEE-ONU et l'OCDE ne produisant que les versions en français et en anglais, l'UE sera responsable des autres (ce qui permettrait l'économie d'une version linguistique, par rapport à la situation actuelle où la version originale doit être traduite dans toutes les autres langues).

Des économies pourraient également être réalisées par une participation légèrement réduite aux réunions internationales.

Une réduction des coûts de réception semble possible, bien que limitée. À l'heure actuelle, certains composants (comme les phares) doivent faire l'objet de plus d'une réception (dossier et marquage), ce qui entraîne des coûts supplémentaires. Dans le même temps, une telle limitation de la législation internationale par la suppression des dispositions faisant double emploi est également un avantage pour les autorités nationales chargées de son application.

Dans tous les cas où il fait référence à des normes internationales, le règlement devrait disposer que l'UE peut statuer de manière autonome pour adopter des modifications divergentes si besoin est.

La directive existante sur les exigences relatives aux gaz d'échappement des tracteurs constitue un cas particulier. Ses dispositions techniques étant déjà alignées sur la directive 97/68/CEE relative aux émissions des engins mobiles non routiers, l'opération de simplification consisterait à abroger la directive sur les tracteurs et à faire pleinement référence à la directive 97/68/CEE, sans incidence sur le contenu technique.

En conclusion, l'évaluation penche légèrement pour la référence aux normes internationales.

### **5.3. Achèvement du marché unique**

Les directives actuelles n'étant pas exhaustives, une législation nationale complémentaire est nécessaire. Faire en sorte que le système UE soit complet et le rendre obligatoire serait la solution, avec des avantages à long terme. Un système exhaustif est considéré comme source d'avantages; en revanche, le rendre obligatoire entraînerait des coûts importants et fâcheux pour les entreprises, surtout pour les nombreuses PME du secteur. Cela peut varier selon la catégorie de véhicule, en fonction des possibilités de «réception par type de petites séries». Ces modalités existent déjà dans la directive-cadre actuelle et permettent aux

constructeurs et aux autorités nationales de recourir à des procédures de réception plus simples et moins coûteuses, le véhicule devant se conformer au même niveau de protection.

Si le système demeure facultatif pour certaines catégories, le niveau de protection garanti sur un certain marché pourrait être inférieur à celui prévalant sur d'autres marchés. Dans le même temps, les États membres devront maintenir leur législation nationale. Pour les constructeurs, cela sera la solution la moins onéreuse, s'ils ne commercialisent les véhicules que dans un petit nombre de pays. Cet élément est important pour les PME, en particulier dans le secteur des remorques et des engins tractés.

## 6. COMPARAISON ET CONCLUSIONS

### Résumé de l'impact des différentes options pour chacun des objectifs

Objectif	Actions possibles	Critères				Conclusion <sup>3</sup>	
		efficacité	efficience		cohérence		
1 – Simplification de l'acquis (en abrogeant les directives actuelles)	1 – Pas de changement de la réglementation	0	0		~	0	
	2 – Remplacement du cadre actuel par deux règlements	simplification du cadre réglementaire	+	coût initial	-	amélioration par rapport au scénario de base	+
				léger risque de retard pour des questions urgentes	-		
				coûts réduits à long terme	+		
				adaptation rapide au progrès technique à l'avenir	+		
	3 – Remplacement du cadre actuel par un nombre limité de règlements thématiques	simplification du cadre réglementaire	+	coût initial	-	encore plus positif (plus clair pour les entreprises)	+
				léger risque de retard pour des questions urgentes	-		
				traitement facilité	+	effets de facilitation et rationalisation: plus de cohérence pour les experts	+
				coûts réduits à long terme	+		
				mesures d'exécution adoptées à brève échéance	+		

<sup>3</sup> Légende: 0 signifie «neutre» (pas de changement).  
+ signifie «amélioration».

Objectif	Actions possibles	Critères					Conclusion	
		efficacité		efficience		cohérence		
2 – Simplification: améliorer la capacité réglementaire pour l'acquis futur (nouvelle approche réglementaire à deux niveaux renvoyant aux normes internationales)	1 – Pas de changement de la réglementation	0		0		0	0	
	2 – Référence aux règlements de la CEE-ONU	simplification	+	légère réduction des coûts et des charges administratives	+	plus de clarté pour les entreprises et administrations	+	.
		réduction des dispositions faisant double emploi	+	meilleure gestion des procédures	+			
				les textes de la CEE-ONU doivent aussi être traduits et publiés, comme la législation UE	0			
				risque possible d'affaiblissement des exigences	-			
	3 – Références à toutes les normes internationales applicables	simplification	++	les textes de l'OCDE doivent aussi être traduits et publiés, comme la législation UE et les textes de la CEE-ONU	0	idem que pour 2.2	.	
		réduction des dispositions faisant double emploi	++	réduction des coûts et des charges administratives	+			
				meilleure gestion des procédures	+			
				risque possible d'affaiblissement des exigences	-			

Objectif	Actions possibles	Critères				Conclusion	
		efficacité	efficience		cohérence		
3 – Achèvement du marché unique	1 – Pas de changement de la réglementation	0	0		0	0	
	2 – Compléter les exigences de réception par type et rendre celle-ci obligatoire pour toutes les catégories de véhicules	achèvement du marché intérieur (système obligatoire)	+	coûts élevés des nouvelles exigences pour T4.2, T5, R et S	-		0
				accès à un marché plus étendu et moins de charges administratives	+		
				de nouvelles exigences techniques spécifiques sont nécessaires	-		
				amélioration de la sécurité routière	+		
				gains liés à la conception harmonisée	+		
	3 – Compléter les exigences concernant la réception par type mais laisser le système de réception de l'ensemble du véhicule facultatif pour certaines catégories (T4, T5, C, R et S).	achèvement du marché intérieur (système facultatif)	+	permet d'ouvrir le marché à moindres frais	+		.
				de nouvelles exigences techniques spécifiques sont nécessaires	-		
				amélioration de la sécurité routière	+		
				gains liés à la conception harmonisée	+		

En conclusion, les possibilités les plus indiquées sont les suivantes: simplifier la législation en adoptant un règlement de codécision, assorti d'un nombre limité de règlements d'exécution adoptés en comitologie, en recourant aux normes disponibles de la CEE-ONU, de l'OCDE, de l'ISO et du CEN/CENELEC dans toute la mesure du possible; les dispositions techniques devraient être complétées conformément à ce que prévoit déjà la directive-cadre; certaines exigences de sécurité routière devraient être rendues obligatoires (comme c'est déjà le cas pour tous les tracteurs en ce qui concerne les émissions).

## **7. SUIVI ET EVALUATION**

Aucun système spécifique n'est prévu, mais le groupe de travail «Tracteurs agricoles» de la Commission sera chargé du suivi des mesures d'exécution.

## ANNEXE

### TABLEAU DE COMPARAISON DES COÛTS/BENEFICES

Objectif n° 1: simplification du cadre réglementaire par une approche à deux niveaux					
Indicateurs	Première option	Deuxième option			Troisième option
	<i>Pas de changement de la réglementation</i>	<i>Remplacement du cadre actuel par deux règlements</i>			<i>Remplacement du cadre actuel par [quatre] règlements</i>
<b>Coûts</b>					
Coût annuel pour l'UE-27	De 29 160 EUR à 2 435 400 EUR Moyenne: 533 993 EUR	De 7 560 EUR à 1 217 700 EUR Moyenne: 320 153 EUR			
Coût d'investissement initial		De 18 225 EUR à 3 653 100 EUR Moyenne: 909 225 EUR			
<b>Bénéfices</b>					
Bénéfice cumulé (les coûts incluent une majoration de 2 % par an et un taux d'actualisation de 3,5 %)		Année	Limite inférieure	Moyenne	Limite supérieure
		1	3 375 EUR	- 695 385 EUR	-
		5	86 690 EUR	129 430 EUR	2 261 461 EUR
		10	184 219 EUR	1 094 970 EUR	7 759 675 EUR

<b>Objectif n° 2: simplification par l'utilisation de normes internationales</b>			
<b>Indicateurs</b>	<b>Première option</b>	<b>Deuxième option</b>	<b>Troisième option</b>
	<i>Pas de changement de la réglementation</i>	<i>Référence, si possible, aux règlements de la CEE-ONU</i>	<i>Références à toutes les normes internationales applicables</i>
<b>Coûts</b>			
Coûts de la réception par type	Coûts approximatifs par type (composant) en moyenne: 15 000 EUR Le coût d'une réception par type de l'ensemble d'un véhicule peut dépasser les 100 000 EUR.		
Coûts de traduction			
Coût de personnel par an pour la participation aux réunions	Coût annuel moyen estimé pour la participation aux réunions UE, CEE-ONU, OCDE, ISO et CEN: 1 135 085 EUR (fourchette: de 310 536 à 2 608 200 EUR)		Coût annuel moyen estimé pour la participation aux réunions en cas de référence aux normes existantes: 1 078 331 EUR (fourchette: de 279 482 à 2 608 200 EUR)
Coût d'investissement pour l'UE-27			909 225 EUR (fourchette: de 18 225 à 3 653 100 EUR)
<b>Bénéfices</b>			
Économie annuelle des coûts de réception			0
Économie annuelle moyenne pour la participation aux réunions			31 054 EUR (fourchette: de 0 à 56 754 EUR)
Traductions			0

Objectif n° 3: achèvement du cadre réglementaire				
Indicateurs	Première option	Deuxième option		Troisième option
		<i>Pas de changement de la réglementation</i>	<i>Compléter les exigences de réception par type et rendre celle-ci obligatoire pour toutes les catégories de véhicules</i>	
Coûts				
Coût moyen estimé par catégorie de véhicule (1)		T4.1	0 EUR	similaire à l'option 2
		T4.2	112 500 000 EUR	
		T4.3	0 EUR	
		T5	40 625 000 EUR	
		C	0 EUR	
		R	200 195 313 EUR	
		S	257 812 500 EUR	
Moyenne des coûts administratifs annuels estimés (2)		36 190 000 EUR		
Coût total (1 + 2)		647 322 813 EUR (fourchette: de 364 440 000 à 996 565 000 EUR)		
Coût d'investissement moyen <sup>4</sup> pour l'UE-27		32 980 000 EUR* (fourchette: 3 860 000 à 62 100 000 EUR)		
Bénéfices				
Économies estimées en termes d'accidents		50 750 409 EUR		
Estimation du bénéfice cumulé moyen (les coûts incluent une majoration de 2 % par an et un taux d'actualisation de 3,5 %)		Année 1: - 629 552 403 EUR Année 5: - 3 057 835 295 EUR Année 10: - 5 900 418 586 EUR		

<sup>4</sup> \* Les coûts d'investissement estimés pour l'industrie de 82 000 EUR par entreprise et de 27 000 EUR par type de véhicule (rapport TRL, p. 80) n'ont pas été inclus dans le calcul.

<p>Avantages de la normalisation (économies pour les acheteurs)</p>		<p><b>Catégorie T4.2:</b> bénéfice de 22 500 000 EUR (moyenne) sur 9 000 véhicules immatriculés par an</p> <p><b>Catégorie R:</b> bénéfice de 68 750 000 EUR (moyenne) sur 125 000 véhicules immatriculés par an</p> <p><b>Catégorie S:</b> bénéfice de 812 500 000 EUR (moyenne) sur 500 000 véhicules immatriculés par an</p>
---	--	---