

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.10.2010  
SEC(2010) 1252 final

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

**Accompagnant la**

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 2000/25/CE en ce qui concerne les dispositions pour les tracteurs  
mis sur le marché dans le cadre du «mécanisme de flexibilité»**

Note de synthèse de l'analyse d'impact

{COM (2010) 607}  
{SEC (2010) 1251}

Le présent rapport n'engage que les services de la Commission ayant participé à son élaboration, sans préjuger de la forme définitive d'une décision de la Commission.

## 1. CONTEXTE ET DEFINITION DU PROBLEME

La directive 2000/25/CE concernant les émissions provenant des tracteurs<sup>1</sup> régleme les émissions de gaz d'échappement [monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures (HC), oxydes d'azote (NOx)] et de particules (PM) émanant des moteurs Diesel installés sur les tracteurs agricoles et forestiers. Elle est pleinement conforme à la directive 97/68/CE sur les émissions des engins mobiles non routiers (EMNR), qui a fait l'objet d'une proposition similaire et d'un rapport d'analyse d'impact.

Pour les différents types de tracteurs, la directive 2000/25/CE prévoit des seuils d'émissions de gaz d'échappement en fonction de la puissance du moteur installé. En outre, la directive prévoit des phases fixant des valeurs limites d'émission de plus en plus strictes, assorties de délais de mise en œuvre. Les constructeurs de tracteurs doivent s'assurer que les nouveaux moteurs utilisés sur leurs engins, une fois mis sur le marché, respectent ces limites.

La directive 2005/13/CE<sup>2</sup> a modifié la directive initiale concernant les tracteurs et a introduit la phase de limites d'émission actuellement applicable à la majorité des moteurs Diesel (dénommée «phase IIIA»). Ces limites seront remplacées par les limites plus strictes de la phase IIIB, qui entrera progressivement en vigueur, selon la catégorie de puissance, affectant les véhicules mis sur le marché à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. L'octroi de la réception type pour ces moteurs a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Comme les limites de la phase IIIB sont plus strictes, les moteurs actuels devront être modifiés et leur conception revue pour respecter ces nouvelles limites. Cette révision concerne les constructeurs de tracteurs, qui doivent revoir la conception de leurs véhicules pour pouvoir y intégrer les moteurs modifiés. C'est une procédure longue qui exige beaucoup de ressources. Les efforts à fournir dépendent largement de l'ampleur des modifications à apporter aux moteurs et au corps du tracteur sur lequel le moteur doit être installé.

La directive 2005/13/CE a introduit un «mécanisme de flexibilité» pour faciliter la transition d'une phase d'émission à la suivante. Ce mécanisme permet aux constructeurs de tracteurs de mettre sur le marché, pendant une phase de limites d'émission de gaz d'échappement, un nombre limité de tracteurs équipés de moteurs à allumage par compression (AC, Diesel) qui respectent encore les valeurs limites d'émission de la phase antérieure. Le constructeur de tracteurs est libre de mettre sur le marché soit 1) pour chaque catégorie de puissance de moteur, un nombre limité de tracteurs ne dépassant pas 20 % de ses ventes annuelles (définies comme étant la moyenne des cinq dernières années de ventes dans l'UE), soit 2) un nombre maximal fixe de tracteurs, spécifié dans la directive. Cette seconde option est destinée aux petites entreprises qui produisent de faibles volumes de tracteurs.

Le mécanisme de flexibilité a été conçu pour:

- Permettre une intégration en douceur des nouvelles exigences en matière de moteurs applicables aux tracteurs. La majorité des constructeurs de tracteurs ne produisent pas leurs propres moteurs, mais doivent les acheter auprès de constructeurs de moteurs. Une fois que le constructeur de moteurs a pu s'assurer que le moteur et les dispositifs de post-traitement<sup>3</sup> sont

---

<sup>1</sup> JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 55 du 1.3.2005, p. 35.

<sup>3</sup> Équipements supplémentaires installés avec le moteur, qui réduisent, chimiquement ou physiquement, les émissions de gaz d'échappement émanant du moteur avant qu'elles ne soient relâchées dans l'atmosphère. Par exemple, les filtres à particules Diesel, les catalyseurs d'absorption de NOx ou les systèmes de réduction catalytique sélective.

satisfaisants et prêts pour la production, le constructeur de tracteurs peut alors procéder à leur intégration et optimisation sur le véhicule et prendre les dispositions nécessaires à sa réception. Cette situation est exceptionnelle, comparée aux autres constructeurs de véhicules (principalement routiers), qui peuvent à la fois concevoir et fabriquer aussi bien les véhicules que leurs moteurs.

- Fournir l'environnement nécessaire pour que les constructeurs de tracteurs puissent, dans un premier temps, développer et adapter les tracteurs qui leur garantissent d'importants volumes de ventes et posent moins de problèmes, et ensuite utiliser l'expérience ainsi acquise pour adapter le reste des tracteurs, produits en plus petites quantités pour des niches de marché. Cette expérience permet d'adapter les autres tracteurs à moindres frais.
- Éviter tout impact excessif, durant la transition vers la prochaine phase, sur les engins produits en faibles quantités, puisque leur développement requiert des coûts fixes relativement élevés.

La *directive 2000/25/CE sur les émissions émanant des tracteurs* a été élaborée en pleine conformité avec la directive EMNR et a respecté les prescriptions spécifiques aux tracteurs prévues par la directive-cadre 2003/37/CE, y compris les phases IIIA, IIIV et IV, ainsi que le calendrier et le mécanisme de flexibilité. Parce que les dispositions relatives aux tracteurs sont alignées sur celles relatives aux EMNR, le texte de cette analyse d'impact s'inspire de l'analyse d'impact du mécanisme de flexibilité concernant les EMNR. La difficulté a généralement été d'obtenir des informations spécifiques aux tracteurs. Des sources telles qu'Eurostat considèrent les tracteurs comme faisant partie des «machines agricoles» et ne les montrent pas séparément. En raison des similarités entre les EMNR et les tracteurs sur le plan des moteurs, certaines des données relatives aux EMNR peuvent toujours être utilisées.

### **Quel est le problème?**

À l'instar des constructeurs d'EMNR, les constructeurs de tracteurs ont un défi technologique à relever: faire en sorte que la prochaine génération de moteurs parvienne à un niveau de réduction des émissions de PM et de  $\text{No}_x$  comparable à celui requis et atteint sur les moteurs et véhicules routiers (camions, bus, etc.). C'est impossible avec la technologie actuelle. Le secteur doit consentir des efforts supplémentaires de recherche et de développement technologique pour garantir la mise sur le marché de tracteurs équipés de moteurs conformes à la phase IIIB.

Il existe approximativement dans l'UE 40 constructeurs de tracteurs (la plupart font partie de 6 grands groupes) qui produisent une large gamme de tracteurs qui doivent respecter les limites d'émission fixées par la directive, alors que les moteurs sont produits par quelques grandes entreprises uniquement (une dizaine de fabricants dans l'UE et 20 entreprises dans le monde). Seule une poignée de gros fabricants de tracteurs produisent leurs propres moteurs. L'adaptation des véhicules ne peut se faire que par les constructeurs de tracteurs une fois la configuration du moteur finalisée, car cette procédure de révision de la conception ne saurait se faire en parallèle (sauf pour les constructeurs de tracteurs qui fabriquent leurs propres moteurs). D'après des informations provenant de ce secteur, le chiffre d'affaires des constructeurs de tracteurs en 2008 devrait avoir atteint quelque 8 milliards d'euros. Le nombre d'emplois directement liés à la fabrication de tracteurs s'élève à 24 000, auquel s'ajoutent 10 000 emplois indirectement liés.

### **Influence de la crise**

Dès le début de l'année 2009, la plupart des entreprises établies dans l'Union et construisant des tracteurs ont été inopinément et gravement frappées par la crise financière et économique mondiale. La soudaine chute des ventes a provoqué une forte baisse des recettes et des capitaux

disponibles pour financer les activités de recherche et développement technologique nécessaires pour équiper les tracteurs de moteurs conformes à la phase IIIB dans toutes les catégories et pour toutes les applications, dans les délais fixés par la directive. Les entreprises axent leurs dépenses de R&D sur les produits qui présentent des volumes de vente, existants ou potentiels, élevés. Ces ventes rapportent alors aux entreprises des revenus qui peuvent être affectés à la R&D afin de mettre au point des solutions techniques pour des niches de marché plus petites.

Le marché des tracteurs en Europe a amorcé une forte baisse au premier trimestre 2009<sup>4</sup>. Les ventes unitaires enregistrées en 2009 ont chuté de 20 % (180 000 dans l'UE-15 pour 2008. Aucun chiffre n'est disponible pour l'UE-12. Pour tous les équipements, ce chiffre est probablement de 15 % du total). D'après l'association des constructeurs (CEMA), le chiffre d'affaires en 2009 a diminué de 20 à 25 % comparé à 2008. C'est la conséquence de la baisse de la demande en aval. Pour 2010, les constructeurs de tracteurs s'attendent à une nouvelle baisse de 5 à 10 %. Les chiffres pour le premier trimestre de 2010 indiquent -22 % par rapport à 2009<sup>5</sup>.

Le secteur n'a pas encore été en mesure de mener à bien toutes les activités de R&D nécessaires et l'est encore moins avec la crise. Le risque existe qu'aucun tracteur (ou un nombre insuffisant de tracteurs) conforme à la phase IIIB ne soit disponible en 2011. Dans le même temps, il n'y a pas assez de tracteurs conformes à la phase IIIA pouvant être mis sur le marché. Cela signifierait que les anciens tracteurs doivent fonctionner plus longtemps, ce qui implique une augmentation de la pollution et des travaux d'entretien plus coûteux, et que les constructeurs risquent de faire faillite et/ou de licencier du personnel, etc.

## 2. L'UE A-T-ELLE LE DROIT D'AGIR?

La base juridique de cette initiative est la même que pour la directive 2000/25/CE relative aux émissions émanant des tracteurs, à savoir l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'UE. Le principe de subsidiarité est respecté par la proposition, puisque la modification de la directive n'est possible qu'à l'échelle de l'UE. Les États membres ne peuvent agir individuellement sur les limites d'émission et sur les délais correspondants. Une action de l'UE est donc nécessaire et apporte une valeur ajoutée en ce qu'elle préserve le marché intérieur des tracteurs.

## 3. OBJECTIFS

L'objectif général de la proposition consiste à sauvegarder le développement économique du secteur des tracteurs et à maintenir un haut niveau de protection de l'environnement.

Le tableau ci-après décrit les objectifs généraux, spécifiques et opérationnels.

GÉNÉRAUX	SPÉCIFIQUES	OPÉRATIONNELS
1. Maintenir le fonctionnement du marché	1. Maintenir des conditions de concurrence équitables entre les constructeurs de tracteurs en soutenant	1. Introduire une mesure rentable et opportune qui permettra aux constructeurs de l'UE de continuer à

<sup>4</sup> Référence: Lettre du CEMA et document en annexe intitulé «*Background material for the Request to Enlarge Flexibility from 20% to 50 % for Stage IIIB*», du 14-7-2009, adressés au vice-président de la Commission, G. Verheugen. Des informations supplémentaires sur la part de marché figurent dans l'étude intitulée «*Competitive analysis of the EU Mechanical Engineering*», p. 4, qui peut être consultée à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/enterprise/mechan\\_equipment/companalysis-eu-mechengin.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/companalysis-eu-mechengin.pdf)

<sup>5</sup> Source: CEMA, juin 2010.

intérieur des tracteurs	<p>un cadre réglementaire harmonisé dans tous les États membres (et en éliminant ainsi le risque d'écart entre pays).</p> <p>2. Prévenir l'aggravation prévisible d'une situation économique déjà difficile pour le secteur des tracteurs, qui a été causée par la crise économique.</p> <p>3. S'assurer que le secteur peut répondre à la demande de nouveaux tracteurs.</p>	<p>vendre des tracteurs en respectant les mêmes règles dans l'ensemble de l'UE et permettra aux utilisateurs de remplacer les tracteurs en fin de vie.</p> <p>2. Permettre aux constructeurs de tracteurs de générer des revenus qui peuvent être investis dans les activités de R&amp;D nécessaires pour respecter les limites d'émission prévues.</p>
2. Protéger l'environnement	<p>1. Réduire le risque que les vieux tracteurs plus polluants (antérieurs à la phase IIIA) ne puissent être remplacés par de nouveaux tracteurs plus propres, c'est-à-dire s'assurer que le potentiel de réduction des émissions par le remplacement des tracteurs en fin de vie n'est pas compromis.</p> <p>2. Continuer à inciter le secteur à investir dans les activités de R&amp;D nécessaires à la mise au point de tracteurs plus propres respectant les phases de limites d'émission prévues.</p>	<p>1. Permettre le remplacement des vieux moteurs et tracteurs plus polluants et consommant plus de carburants par des moteurs et tracteurs plus propres, en adaptant les spécifications en matière d'émissions de sorte à ce que la demande de nouveaux tracteurs puisse être satisfaite par les modèles les plus propres disponibles.</p> <p>2. Envoyer un signal clair au secteur lui indiquant que de nouvelles réductions d'émissions sont requises et que la voie sur laquelle il s'est engagé pour réduire les émissions est maintenue.</p>

#### 4. OPTIONS STRATEGIQUES

Les options suivantes permettant de remédier au problème identifié ont été relevées:

Option 1 – Pas d'action = scénario de base

Les dispositions du mécanisme de flexibilité actuel restent inchangées, à savoir la règle des 20 % (ou un nombre absolu de moteurs) continue à s'appliquer.

Option 2 – Offre de prêts garantis par l'État pour l'achat de moteurs stockés fabriqués pendant la période dite «de liquidation»

L'article 4 de la directive 2000/25/CE prévoit que les «dates figurant au paragraphe 3 sont reportées de deux ans en ce qui concerne les moteurs dont la date de production est antérieure à la date mentionnée», ladite date étant l'un des délais spécifiés au paragraphe 2 de cet article, après laquelle les moteurs et tracteurs non conformes ne sont plus mis en service.

Tant que la phase IIIA est en vigueur, le secteur peut produire des moteurs et des tracteurs et les stocker sur le territoire de l'UE. Ces moteurs et tracteurs conformes à la phase IIIA sont fabriqués pour maintenir les entreprises en activité et répondre aux besoins d'autres pays qui n'ont pas des limites d'émission de gaz d'échappement aussi strictes que celles de l'UE. Après le début de la mise en œuvre de la phase IIIB (entre le 1.1.2010 et le 1.1.2013, selon la catégorie de puissance), ces moteurs et tracteurs stockés peuvent être mis sur le marché pour une période de deux ans. Cette option suppose que des prêts garantis par l'État sont octroyés aux constructeurs de tracteurs pour qu'ils achètent des moteurs stockés conformes à la phase IIIA.

#### Option 3 – Mise en œuvre d'un système de mise à la ferraille

Le système de mise à la ferraille consisterait en une subvention octroyée à titre d'incitation aux utilisateurs pour qu'ils achètent de nouveaux tracteurs équipés d'un moteur conforme à la phase IIIB.

Cette option permet au propriétaire d'un ancien tracteur plus polluant de le mettre à la ferraille (destruction-recyclage, etc.). Une administration publique nationale accorderait une somme forfaitaire au propriétaire du tracteur mis à la ferraille. Le propriétaire recevrait l'argent par une banque ou par l'autorité fiscale lorsque l'achat d'un nouveau tracteur est prouvé.

#### Option 4 – Mise en œuvre d'autres types de dispositions au titre du mécanisme de flexibilité

Cette option permet une flexibilité supplémentaire pour la transition de la phase IIIA à la phase IIIB. Aucune mesure supplémentaire n'est envisagée pour les phases à venir.

- Option 4.1 – Mise en œuvre d'un pourcentage échelonné dans le cadre du mécanisme de flexibilité

Cette option suggère la mise en œuvre d'un pourcentage de flexibilité différent pour chaque type d'engin, en fonction des problèmes spécifiques rencontrés lors de la transition entre la phase IIIA et la phase IIIB, ainsi qu'une approche similaire pour ce qui est des nombres fixes.

- Option 4.2 – Augmentation du pourcentage de flexibilité pour le porter à 50 %

Cette option suggère de faire passer le pourcentage de flexibilité de 20 à 50 % pour toutes les catégories de tracteur. Le nombre fixe maximal de moteurs serait modifié en conséquence.

- Option 4.3 – Augmentation du pourcentage de flexibilité pour le porter à 80 %

Cette option suggère de faire passer le pourcentage de flexibilité de 20 à 80 % pour toutes les catégories de tracteur. Le nombre fixe maximal de moteurs serait modifié en conséquence.

- Option 4.4 - Recours conditionnel au mécanisme de flexibilité, assorti d'un régime de sanctions

Afin de continuer à encourager à concevoir des moteurs conformes à la phase IIIB, un système pourrait être mis en place en vertu duquel une sanction serait infligée, après plusieurs années, pour toute flexibilité supplémentaire utilisée pendant la période de transition entre la phase III A et la phase III B. Les constructeurs de tracteurs seraient ainsi encouragés à concevoir des tracteurs équipés de moteurs conformes à la phase IIIB et à n'utiliser que la flexibilité supplémentaire minimale requise. La sanction doit, pour cela, être fixée au niveau approprié.

- Option 4.5 – Mise en œuvre d'un système d'échange

Un système semblable à celui du système d'échange d'émissions de l'UE pourrait être mis en place dans le cadre du mécanisme de flexibilité. Un système pourrait être établi en vertu duquel les entreprises qui n'utiliseraient pas toute leur flexibilité pourraient vendre leurs droits de flexibilité à celles qui ont besoin de flexibilité supplémentaire. Ce dispositif exigerait la mise en place d'un mécanisme permettant de vendre de la flexibilité (des permis de flexibilité) et d'un système chargé de surveiller le dispositif. Le prix de chaque permis de flexibilité serait déterminé par le marché.

Option 4.6 – Remplacer le mécanisme de flexibilité par un système combinant la flexibilité pour les constructeurs de tracteurs et l'ABT, tel qu'il est utilisé aux États-Unis.

Un système ABT semblable à celui utilisé aux États-Unis pourrait être conçu à l'intention des constructeurs de moteurs, ainsi qu'un mécanisme de flexibilité pour les constructeurs de tracteurs.

## 5. ANALYSE D'IMPACT DES OPTIONS

L'option consistant à **ne rien faire** ne permettrait pas d'atteindre les objectifs. L'industrie continuerait à lutter dans l'actuel climat économique et n'aurait pas de tracteurs prêts pour la phase IIIB. Elle ne pourrait alors pas mettre des produits sur le marché au-delà des 20 % permis dans le cadre du mécanisme de flexibilité, ce qui entraînerait la faillite de certaines entreprises et des pertes d'emplois.

Les clients des constructeurs de tracteurs sont actuellement beaucoup plus réticents à acheter de nouveaux tracteurs en raison du climat économique. Les utilisateurs réduisent les dépenses d'investissement en prolongeant l'utilisation de leurs anciens tracteurs et en n'achetant pas de nouveaux tracteurs plus propres, ce qui a une incidence négative plus importante sur l'environnement à court terme. Ils auraient également des frais d'entretien plus élevés pour maintenir leurs vieux tracteurs opérationnels.

Le système de **prêts** serait très difficile à mettre en place à court terme, ce qui serait pourtant nécessaire étant donné que les limites de la phase IIIB s'appliquent à compter de 2011. Le temps nécessaire pour mettre au point un système qui fonctionne ne permettrait pas de répondre aux exigences immédiates de l'industrie. L'UE et/ou les États seraient tenus d'apporter des ressources supplémentaires pour mettre en place et réguler ce système. Ce dernier n'aiderait pas les entreprises qui se heurtent à des difficultés de financement des activités de R&D à passer à la phase IIIB. Ces entreprises qui ne sont pas prêtes pour la phase IIIB devraient assumer des frais supplémentaires de R&D.

Une autre possibilité pour permettre à un constructeur de tracteurs de rester opérationnel serait qu'il achète des moteurs **stockés** auprès d'un constructeur de moteurs afin de pouvoir continuer à vendre des tracteurs conformes à la phase IIIA. Pour être utilisés après une période de stockage de plus de trois mois, les moteurs ont besoin d'un traitement spécial<sup>6</sup> long et coûteux, qui pourrait représenter jusqu'à 5 % du prix de vente du moteur.

Il peut également être avancé qu'en incitant à produire davantage de moteurs conformes à la phase IIIA, on augmente le nombre de moteurs conformes à la phase IIIA, au lieu de mettre au

---

<sup>6</sup> Lorsque le moteur est fabriqué pour être stocké, il est rempli d'une huile spéciale. Lorsqu'il est installé sur le tracteur, cette huile doit être remplacée par une autre huile spécifique, puis par un carburant spécial avec lequel le moteur tournera pendant quelques heures. Après, l'huile doit à nouveau être remplacée par une huile normale et le carburant par un carburant normal avec lequel le moteur tournera pendant quelque temps. Il est ensuite prêt à la vente, sans danger. Le temps requis et le coût de la procédure dépendent de la taille du moteur et de sa puissance.



point des moteurs plus propres conformes à la phase IIIB. Cela reviendrait à décourager l'innovation et le développement de tracteurs plus respectueux de l'environnement. Un prêt pour acheter des moteurs stockés conformes à la phase IIIA réduirait ainsi l'incitation à concevoir des tracteurs conformes à la phase IIIB et moins nocifs pour l'environnement. Cette option pose en outre un problème en ce qui concerne la compatibilité avec les dispositions de l'UE en matière d'aide d'État.

L'utilisation d'une subvention pour la **mise à la ferraille** incitera les utilisateurs à acheter de nouveaux tracteurs équipés d'un moteur plus propre conforme à la phase IIIB, à condition qu'ils détruisent leur ancien tracteur plus polluant. Cette subvention incitera à acheter des tracteurs conformes à la phase IIIB et aura une incidence positive sur l'environnement. Elle n'aidera toutefois pas les constructeurs de tracteurs à financer la R&D pour obtenir des tracteurs conformes à la phase IIIB. Des doutes subsistent quant à la question de savoir si la perspective d'un système de mise à la ferraille suffirait à inciter les banques à accorder des prêts supplémentaires aux constructeurs de tracteurs pour le financement des activités de R&D. En outre, si les États membres mettaient en œuvre le système de mise à la ferraille de différentes façons, cela pourrait conduire à une fragmentation du marché intérieur et fausser le jeu de la concurrence. En tout état de cause, la Commission n'a connaissance d'aucun projet, au niveau d'un EM, d'introduire un système de mise à la ferraille pour ce secteur.

La mise en œuvre de **pourcentages de flexibilité échelonnés** pour les différents types de tracteurs, en fonction des problèmes rencontrés lors de la transition de la phase IIIA à la phase IIIB, n'est pas réaliste car il n'existe pas d'inventaire spécifique des tracteurs selon les catégories, ni de système pertinent pour contrôler le nombre de ventes.

**La décision de porter le pourcentage de flexibilité à 50 %** pour tous les tracteurs et de procéder à un ajustement proportionnel des nombres fixes doit tenir compte des incidences environnementales, sociales et économiques. Les incidences environnementales ont été déterminées pour tous les EMNR dans l'analyse d'impact de la flexibilité concernant les EMNR sur la base du calcul des coûts externes des émissions. Comme les bases de données d'Eurostat et d'organismes environnementaux ne disposent d'aucune donnée spécifique aux tracteurs, il est impossible de fournir des informations plus précises sur les tracteurs uniquement. Toutefois, les incidences sont de même nature pour les tracteurs et pour tous les engins mobiles non routiers.

Les coûts environnementaux représentent le coût généré par les émissions supplémentaires des moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité modifié à 50 %, par rapport au mécanisme de flexibilité actuel à 20 %.

Selon la méthode fondée sur la valeur actuelle nette (VAN), par type de polluant, les coûts environnementaux résultant d'un pourcentage de flexibilité de 50 %, par rapport au pourcentage actuel de 20 %, sont de l'ordre de grandeur suivant:

Polluant	Flexibilité de 50 % pour tous les EMNR	Flexibilité de 50 % pour les tracteurs
PM	200	80 – 90
NO <sub>x</sub>	350	130 – 150
<b>Total</b>	<b>550</b>	<b>210 - 240</b>

Ces chiffres (en millions d'euros) représentent le coût total pour la période 2008-2030, alors que pour l'actuelle analyse d'impact, l'avantage a été calculé pour la période de trois ans couverte par la proposition accompagnant le présent document. Les chiffres pour les tracteurs reposent sur l'hypothèse que les tracteurs auront toujours la même part relative dans la pollution.

L'incidence d'un mécanisme de flexibilité élargi est estimée à 0,3 % de l'ensemble des émissions (à la fois PM et NO<sub>x</sub>) de tous les EMNR en service, au cours de la première année.

Par ailleurs, une flexibilité élargie permettrait aux fabricants de continuer à vendre des tracteurs et à générer ainsi des revenus qui leur permettraient de financer les frais de R&D en vue d'obtenir des tracteurs conformes à la phase IIIB. Comme dans l'analyse d'impact pour les EMNR, les avantages économiques devraient l'emporter sur les dommages causés à l'environnement.

À titre de variante à la flexibilité à 50 %, il peut être envisagé de reporter l'introduction de la phase IIIB jusqu'à l'introduction de la phase IV. Il en résulterait que l'effet de la réduction de 90 % des limites d'émission de PM serait retardé de trois ans. La Commission est également d'avis qu'une augmentation similaire de la flexibilité pour l'introduction de la phase IV ne devrait pas être envisagée. Comme il a déjà été dit, les activités de R&D réalisées pour la phase IIIB devraient garantir qu'une telle augmentation est injustifiée. La Commission tiendra les parties prenantes informées.

**Augmentation du pourcentage de flexibilité pour le porter à 80 %** pour tous les tracteurs et ajustement proportionnel des nombres fixes, à l'instar de l'option 4.2, à ceci près que: le chiffre de 80 % ne correspondrait pas à la proposition concernant les EMNR (50 %); la flexibilité serait alors plus proche du système américain tout en maintenant le système fondamental européen; cela entraînerait davantage de dommages pour l'environnement, alors que l'industrie a indiqué qu'elle n'avait pas besoin d'un pourcentage aussi élevé pour pouvoir respecter la directive.

L'utilisation d'un **mécanisme de flexibilité assorti d'un régime de sanctions** permettrait de réduire les préoccupations quant au risque qu'une flexibilité élargie ne fausse le jeu de la concurrence. Il y a cependant un manque d'informations disponibles concernant la conformité des tracteurs susceptible d'imposer aux autorités nationales compétentes une charge importante qui rend cette option pratiquement impossible. De plus, la préparation et la mise en œuvre d'un tel mécanisme entraîneraient des coûts disproportionnés (notification et surveillance) par rapport aux avantages découlant de son application.

Un **système d'échange de flexibilité**, en vertu duquel les entreprises pourraient acheter des droits de flexibilité supplémentaires auprès d'entreprises qui n'ont en pas besoin, inciterait fortement à respecter le plus rapidement possible les nouvelles limites d'émission. Néanmoins, la mise en place d'un tel système complexe à courte échéance serait disproportionnée par rapport aux résultats escomptés.

De même, un système **ABT** n'est pas jugé une option viable, comme il a été expliqué plus haut. Cette option a déjà été écartée par le Conseil et le Parlement.

#### Comparaison des options énumérées:

	<b>Efficacité</b>	<b>Effizienz</b>	<b>Cohérence</b>	<b>Faisabilité</b>
<b>Option 1 – Option de base</b>	Inefficace	Inefficiente	Partiellement cohérente	Faisable

<b>Option 2 – Prêts garantis par l'État pour financer le stockage de moteurs conformes à la phase IIIA</b>	Partiellement efficace	Inefficace	Incohérente	Faisable, si les EM font preuve de volonté
<b>Option 3 – Systèmes nationaux de mise à la ferraille</b>	Partiellement efficace	Inefficace	Partiellement cohérente	Non faisable
<b>Option 4.1 – Flexibilité échelonnée</b>	Efficace	Efficiente	Cohérente	Non faisable
<b>Option 4.2 – Flexibilité de 50 %</b>	Efficace	Efficiente	Cohérente	Faisable
<b>Option 4.3 – Flexibilité de 80 %</b>	Efficace uniquement en ce qui concerne l'objectif 1	Inefficace en raison du compromis environnemental	Cohérente avec la politique environnementale	Faisable
<b>Option 4.4 – Régime de sanctions</b>	Efficace	Inefficace	Cohérente	Non faisable
<b>Option 4.5 - Mécanisme d'échange</b>	Efficace	Partiellement efficace	Cohérente	Non faisable
<b>Option 4.6 - ABT</b>	Efficace	Partiellement efficace	Cohérente	Non faisable

## 5.1. Conclusion

Au vu de l'analyse qui précède, il est conclu que l'option consistant à porter la flexibilité à 50 % est la mesure la plus appropriée pour garantir la réalisation des objectifs.

## 6. SUIVI ET EVALUATION

Une évaluation de l'impact du cadre élargi du mécanisme de flexibilité, une fois mis en œuvre et achevé, sera réalisée sur la base d'informations fournies par l'industrie et par les États membres, comme le requiert déjà la directive 2000/25/CE. Aucune hausse des coûts n'est donc escomptée pour les constructeurs ou les autorités nationales.

L'utilisation du mécanisme de flexibilité jusque fin 2013, l'augmentation du nombre de faillites et la hausse des émissions de NO<sub>x</sub> et de PM attribuées aux tracteurs pourraient servir d'indicateurs clés pour évaluer l'efficacité de cette initiative.

La Commission a l'intention d'évaluer l'impact de la mesure de flexibilité révisée à la fin de la période définie dans la proposition accompagnant le présent document, à savoir en 2014, et de tirer les conclusions qui s'imposeront au vu des résultats obtenus.