

Date

16 juin 2023

Responsable du dossier

Omar Bagdadi

Rai et route

Technique routière

Règles des véhicules

Analyse d'impact des nouvelles dispositions concernant les pneus d'hiver pour les tracteurs A

Les propositions de l'Agence suédoise des transports:

Que l'Agence suédoise des transports adopte de nouvelles dispositions – relatives aux prescriptions applicables aux pneus d'hiver sur les tracteurs A et les remorques qu'ils tractent– dans les règlements de l'administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) concernant les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II.

A. Généralités

1. Quel est le problème ou la raison du règlement?

Le 11 mai, le gouvernement a notifié à la Commission européenne un projet d'amendement au chapitre 4, article 18 a de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276) concernant les prescriptions relatives à l'utilisation de pneus d'hiver sur les tracteurs fabriqués à partir de voitures converties, également appelées «tracteurs A»¹. Selon le gouvernement, l'intention est que l'amendement soit adopté avant l'hiver 2023.

L'amendement à l'ordonnance prévoit l'obligation pour les tracteurs A d'utiliser des pneus d'hiver lorsqu'ils voyagent par route pendant la période allant du 1^{er} décembre au 31 mars. Les règlements de l'Administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II ne contiennent actuellement aucune disposition sur les pneus d'hiver, ce qui signifie que les pneus d'été peuvent toujours être utilisés légalement pendant la période allant du 1^{er} décembre au 31 mars.

2. Quel est l'objectif à atteindre?

Le projet de règlement précise les exigences relatives aux pneus d'hiver qui doivent être utilisés conformément aux prescriptions à venir du chapitre 4, article 18 a, de l'ordonnance sur la circulation routière.

La proposition signifie que les mêmes règles selon lesquelles les pneus sont considérés comme des pneus d'hiver –qui s'appliquent actuellement aux

¹ Voitures converties en tracteurs conformément aux règlements de l'Administration suédoise des routes et aux orientations générales (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II

voitures et aux remorques tractées par des voitures –s’appliqueraient également aux tracteurs A et aux remorques qu’ils tractent.

3. Quelles sont les solutions alternatives?

3.1 Quel sera l’impact si rien n’est fait?

Si rien n’est fait, il n’y aura pas de règles spécifiant quels types de pneus doivent être considérés comme des pneus d’hiver pour les tracteurs A. Par conséquent, tous les types de pneus, y compris les pneus d’été, pourraient encore être utilisés au cours de la période allant du 1^{er} décembre au 31 mars, malgré les exigences applicables aux pneus d’hiver sur les tracteurs A, telles qu’elles sont énoncées au chapitre 4, article 18 a, de l’ordonnance sur la circulation routière. Cela signifierait que la règle énoncée dans le règlement ne peut pas être appliquée.

3.2 Les alternatives n’impliquant pas de règlement

Il n’existe aucune option qui n’implique pas de règlement. Sans les dispositions proposées dans notre règlement sur les pneus, les prescriptions de l’ordonnance sur la circulation routière pour les pneus d’hiver sur le règlement sur les tracteurs A seront sans effet.

3.3 Alternatives réglementaires

Nous proposons de nouvelles dispositions pour les pneus d’hiver sur les tracteurs A et les remorques qu’ils tractent.

Option 1 (Proposition de l’Agence suédoise des transports)

Cette proposition signifie que les prescriptions relatives aux pneus d’hiver sur les voitures particulières, les camions et les remorques qu’ils tractent – telles que spécifiées dans les règlements de l’Agence suédoise des transports et les orientations générales (TSFS 2009:19) sur l’utilisation des pneus, etc. destinés aux voitures et aux remorques tractées par des voitures – seront introduites dans le règlement de l’administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II.

Alternative 2

Une alternative à l’introduction de règles sur les pneus d’hiver dans les règlements de l’administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés de classe II consisterait à étendre le champ d’application des règlements et des directives générales de l’Agence suédoise des transports (TSFS 2009:19) sur l’utilisation des pneus, etc. destinés aux voitures et aux remorques tractées par des voitures, afin de les appliquer également aux

tracteurs A, avec des modifications corrélatives à VVFS 2003:19 afin d'éviter les doubles emplois réglementaires.

4. Qui est touché?

Le règlement touche principalement les propriétaires et les conducteurs de tracteurs A. Dans une mesure limitée, il affecte également la police et les organismes de contrôle en ce qui concerne les contrôles techniques et les contrôles routiers. Les fabricants de pneus sont également touchés dans la mesure où il peut y avoir une augmentation de la demande du marché pour les pneus.

5. Quels sont les impacts du règlement?

Cette analyse d'impact ne porte que sur les modifications proposées par l'Agence suédoise des transports. Les effets et les incidences de l'introduction de prescriptions relatives à l'utilisation de pneus d'hiver sur les tracteurs A dans l'ordonnance sur la circulation routière ne sont pas abordés ici, mais plutôt dans le cadre de la modification de l'ordonnance elle-même.

5.1 Entreprises

(X) Le règlement n'est pas réputé avoir un impact significatif sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont donc décrites au point 5.1).

() Le règlement est réputé avoir un impact significatif sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Par conséquent, l'analyse d'impact ne contient pas de description au point 5.1), mais toutes les conséquences pour les entreprises sont décrites dans la section C.

La proposition signifie que les dispositions relatives aux pneus d'hiver – qui s'appliquent actuellement à tous les véhicules et remorques tractés par des voitures – s'appliqueront également aux tracteurs A et aux remorques qu'ils tractent. Le projet de règlement ne devrait pas avoir d'impact significatif sur les entreprises.

5.2 Citoyens

La proposition signifie que les dispositions relatives aux pneus d'hiver – qui s'appliquent actuellement à tous les véhicules et remorques tractés par des voitures – s'appliqueront également aux tracteurs A et aux remorques qu'ils tractent. Pour les propriétaires de tracteurs A, la proposition signifie qu'un ensemble de pneus d'hiver doit être acheté, si ce n'est déjà fait.

Le coût d'un ensemble de pneus d'hiver varie en fonction de la taille du pneu qui convient au véhicule. Le coût estimé de quatre nouveaux pneus d'hiver est d'environ 3 000 à 4 000 SEK. Étant donné qu'un tracteur A est une voiture convertie, les pneus d'hiver pour les voitures s'adaptent également à ces véhicules. Ainsi, il existe un vaste marché pour les pneus d'hiver usagés, ce qui réduit le coût. Cependant, il peut y avoir un coût supplémentaire de 3 000 à 4 000 SEK pour quatre nouvelles jantes. Les jantes sont considérées comme un coût non récurrent.

Les pneus d'hiver devraient durer plus longtemps que sur les voitures particulières, étant donné que les tracteurs A ne sont généralement pas utilisés aussi largement que les voitures particulières. L'Agence suédoise des transports estime que des pneus d'hiver neufs pourraient devoir être achetés tous les 6 à 8 ans.

5.3 L'État, les autorités régionales ou les municipalités

L'autorité de police suédoise sera touchée par la modification réglementaire, mais elle est parfaitement adaptée aux règles et règlements en vigueur pour les pneus d'hiver sur les voitures. Étant donné que la proposition prévoit que les mêmes règles s'appliquent également aux tracteurs A, l'Agence suédoise des transports estime que la modification réglementaire n'a pas d'incidence significative sur ces entités.

D'une manière générale, l'Agence suédoise des transports ne s'attend pas à un impact significatif sur l'État, les autorités régionales ou les municipalités.

5.4 Environnement

Les incidences environnementales devraient être marginales; en partie parce que certains tracteurs A ont déjà des pneus d'hiver, et en partie parce que la vitesse et le kilométrage des tracteurs A sont beaucoup plus faibles que ceux des voitures particulières. Il est donc considéré que l'usure des pneus et l'usure de la route qui donnent lieu à des particules seront limitées dans leur étendue.

5.5 Externalités

Le principal effet de la proposition est d'accroître la sécurité routière pendant les mois d'hiver.

6. **Quel est l'impact de l'alternative réglementaire envisagée et pourquoi le règlement est-il considéré comme la meilleure alternative?**

En introduisant des règles pour les pneus d'hiver – dans le règlement de l'administration suédoise des routes (VVFS 2003:19) sur les voitures converties en tracteurs et les voitures converties en équipements motorisés

de classe II – toutes les règles applicables aux tracteurs A sont rassemblées dans un cadre réglementaire unique au lieu d'être divisées en plusieurs. L'Agence suédoise des transports estime que cela facilite les choses pour toutes les parties, en particulier pour les conducteurs.

7. Sur la base de quelle autorisation l'Agence a-t-elle le droit de prendre des décisions?

La modification proposée est notifiée en vertu du chapitre 8, article 16 de l'ordonnance sur les véhicules (2009:211) et du chapitre 4, article 18 a de l'ordonnance sur la circulation routière (1996:1278).

8. Le règlement est-il conforme ou dépasse-t-il les obligations découlant du droit de l'Union européenne ou d'autres règles internationales?

Le règlement proposé n'est pas contraire au droit de l'UE ou à d'autres règles internationales, étant donné que les exigences techniques applicables aux pneus d'hiver sur les tracteurs A ne sont pas harmonisées au sein de l'UE. Il n'est pas non plus contraire aux dispositions des règlements CEE-ONU ou d'autres règlements internationaux.

Une notification des règles techniques sera probablement nécessaire conformément à l'arrêté (1994:2029) sur la réglementation technique.

9. Une attention particulière doit-elle être accordée à la date d'entrée en vigueur et des initiatives spéciales d'information sont-elles nécessaires?

La modification des règlements devrait entrer en vigueur en même temps que l'amendement proposé à l'ordonnance sur la circulation routière. L'Agence suédoise des transports propose que les règlements entrent en vigueur au plus tard le 1^{er} décembre 2023.

B. Efficacité de la politique des transports

L'objectif global de la politique des transports suédoise est d'assurer un service de transport durable et efficient sur le plan socioéconomique aux citoyens et aux entreprises de tout le territoire national. Dans le cadre de l'objectif global, il y a des objectifs de performance et des objectifs en matière de santé, d'environnement et de sécurité (SES) avec un certain nombre de domaines prioritaires.

L'objectif de performance est de créer une accessibilité pour les personnes et les biens. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent permettre à chacun d'avoir une accessibilité de base, une bonne qualité et une facilité d'utilisation, et contribuer à la dynamique de développement dans l'ensemble du pays. En même temps, le système de transport doit défendre la valeur de l'égalité, c'est-à-dire qu'il doit répondre de manière égale aux besoins des hommes et des femmes en matière de transport.

L'objectif SES concerne la santé, l'environnement et la sécurité. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent être adaptés de manière à ce que personne ne soit ni tué ni gravement blessé. Cela doit contribuer également à l'objectif générationnel global pour l'environnement et à la réalisation des objectifs de qualité de l'environnement, ainsi qu'à l'amélioration de la santé.

10. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif de performance?

La proposition n'est pas considérée comme ayant une incidence sur l'objectif de performance.

11. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif SES?

La proposition devrait accroître la sécurité routière lorsque les conditions hivernales prévaudront.

C. Entreprises

Le règlement n'est pas considéré comme ayant un impact significatif sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions relatives aux entreprises. Voir l'article 5.1

D. Résumé des impacts

Partie concernée	Impacts qui ne peuvent pas être quantifiés		Impacts quantifiés (en milliers de couronnes suédoises)	Commentaires
	Avantages	Inconvénients	+ / -	
Entreprises	-	-	-	-
Citoyens	Des véhicules plus sûrs en hiver. Règles plus claires concernant les pneus sur les tracteurs A	Coût initial de l'achat de pneus d'hiver	6000 à 8 000 SEK	Le marché des pneus d'hiver usagés réduit les coûts.
L'État, etc.	Règles plus claires concernant les pneus sur les tracteurs A			
Externalités	Amélioration de la sécurité routière			
Total				

E. Consultation

Il n'y a pas d'exigences spécifiques en matière de consultation. Au fur et à mesure que les travaux sur les amendements progressent, l'autorité de police suédoise sera tenue au courant des modifications apportées et recevra la documentation correspondante en lien avec la diffusion de commentaires externes.

Si vous vous posez des questions concernant cette évaluation d'impact ou tout avis que vous souhaitez partager, veuillez nous contacter:

Omar Bagdadi, spécialiste
 Email: omar.bagdadi@transportstyrelsen.se
 Téléphone: 010-495/56-02

Hans Norén, spécialiste
 Courriel: hans.noren@transportstyrelsen.se
 Téléphone: 010-495/57-73

Kerstin Grandelius, chef d'équipe
Courriel: kerstin.grandelius@transportstyrelsen.se
Téléphone: 010-495/55-90