

Analyse d'impact des modifications apportées aux règlements relatifs au transport de charges longues ou larges indivisibles

Propositions de l'Agence suédoise des transports:

Des ajouts sont apportés à la réglementation actuelle en vigueur sur les exigences relatives aux panneaux de signalisation routière qui peuvent être utilisés pour marquer des charges indivisibles larges ou longues. Nous ajoutons que les matériaux rétro-réfléchissants marqués conformément au règlement CEE 150 sont autorisés. En outre, toutes les classes du règlement 104 de la CEE peuvent également s'appliquer aux matériaux rétro-réfléchissants des panneaux de signalisation du véhicule.

L'analyse d'impact a été révisée après la saisine. Les révisions sont marquées par des lignes dans la marge gauche du texte.

A. Généralités

1. Quel est le problème ou le motif du règlement?

Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la réglementation de l'Agence suédoise des transports et des avis généraux sur le transport de larges charges indivisibles (TSFS 2023:36) et des règlements et avis généraux de l'Agence (TSFS 2023:37) sur le transport de charges indivisibles longues, un problème a été mis en évidence. Le problème réside dans le fait que nous exigeons que les matériaux rétro-réfléchissants pour certains panneaux de signalisation de véhicules figurant dans le règlement soient marqués E conformément au règlement 104 de la CEE de classe C.

Les matériaux de classe C ne sont pas destinés à être utilisés pour l'ensemble des panneaux de signalisation de véhicules, mais principalement pour marquer les contours extérieurs des poids lourds et des remorques de camions munis de bandes rétro-réfléchissantes.

Dans la pratique, il est possible de fabriquer des panneaux de signalisation de véhicules avec des bandes conformément au règlement CEE 104 de classe C, mais cela implique un travail manuel important pour le fabricant de panneaux. Il existe également des classes supplémentaires au titre du règlement qui sont destinées aux panneaux de signalisation de véhicules dans leur ensemble.

Le règlement CEE 104 a été partiellement remplacé par le règlement CEE 150, qui finira par le remplacer intégralement. Actuellement, il n'est pas possible d'obtenir une nouvelle homologation de matériaux rétro-réfléchissants conformément au règlement 104. À long terme, cela pourrait signifier qu'il ne sera pas possible de fabriquer des panneaux répondant aux exigences de TSFS 2023:36 et TSFS 2023:37 en raison des prescriptions relatives au marquage en vertu du règlement CEE 104 de classe C.

2. Quel est l'objectif à atteindre?

La modification réglementaire vise à faciliter la tâche des fabricants de panneaux de signalisation de véhicules ainsi qu'à contribuer à la mise à jour du cadre réglementaire. L'amendement vise également à faire en sorte que, à long terme, des panneaux de signalisation de véhicules soient mis à la disposition des entreprises qui transportant des charges longues indivisibles.

3. Quelles sont les solutions alternatives?

3.1 Quelle sera l'incidence si rien n'est fait?

En l'absence de modification réglementaire, il finira par ne plus y avoir de panneaux de signalisation de

Compte tenu de l'existence du règlement CEE 150 pour les panneaux de signalisation, et du fait que nous ne nous référons pas au règlement mais que nous imposons plutôt d'autres exigences dans nos règlements, ceux-ci peuvent constituer un obstacle au commerce.

3.2 Les alternatives n'impliquant pas de réglementation

Les exigences actuelles prennent la forme de réglementations gouvernementales et ne peuvent donc être modifiées que par des modifications réglementaires. Nous ne trouvons pas d'alternative qui n'implique pas de modification réglementaire.

3.3 Alternatives réglementaires

Nous proposons que l'exigence actuelle selon laquelle le matériau rétro-réfléchissant doit être étiqueté électroniquement conformément au règlement CEE 104 de classe C soit modifiée et complétée. L'exigence relative à la classe C est supprimée, ce qui ouvre la porte à toutes les classes du règlement à utiliser. Nous complétons également les dispositions en autorisant l'étiquetage électronique des matériaux conformément à la fois à aux règlements CEE 150 et CEE 104.

Nous ne proposons pas de nouvelles dispositions transitoires, mais les modifications réglementaires devraient entrer en vigueur dès que possible.

Une option consiste à proposer des dispositions transitoires pour l'entrée en vigueur.

4. Qui sera concerné?

Les fabricants de panneaux de signalisation pour le marquage des véhicules larges ou longs, ou pour le marquage de charges longues ou larges indivisibles, sont les plus touchés par la proposition de règlement et sont relativement peu nombreux. Il peut s'agir de petites, moyennes ou grandes entreprises.

Indirectement, la proposition peut faciliter les choses pour les entreprises qui utilisent les panneaux, principalement les entreprises de transport transportant des charges longues ou larges indivisibles. Il est difficile d'identifier ou d'estimer le nombre d'entreprises impliquées, mais il peut s'agir de petites, moyennes ou grandes entreprises.

5. Quelles sont les incidences du règlement?

5.1 Entreprises

(X) Le règlement n'est pas considéré comme ayant 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 considéré comme ayant un impact significatif sur les conditions de travail, la compétitivité ou les 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.

Les entreprises fabriquant des panneaux conçus pour marquer des charges longues ou larges indivisibles auront un processus de fabrication plus simple et plus rapide pour produire des signes conformes. Elles n'auront pas à effectuer des travaux manuels inutiles et pourront davantage utiliser des matériaux plus rétro-réfléchissants. La proposition facilitera ainsi la fabrication et allégera les coûts et les charges administratives pesant sur ces entreprises.

Un processus de fabrication simplifié signifie que les entreprises qui utilisent ces panneaux devraient bénéficier à la fois d'une offre accrue et de panneaux moins chers.

5.2 Citoyens

Les citoyens ne sont pas concernés par la proposition.

5.3 L'État, les autorités régionales ou les municipalités

L'État, les régions et les municipalités sont considérés comme non affectés par la proposition.

La proposition est considérée comme ayant de faibles incidences environnementales, mais peut contribuer à réduire le gaspillage de matériaux rétro-réfléchissants lors de la production de panneaux de signalisation routière.

5.5 Externalités

La proposition n'est pas considérée comme présentant des externalités.

6. Quel est l'impact des solutions de rechange réglementaires envisagées et pourquoi la réglementation est-elle considérée comme la meilleure option?

La proposition donnera aux entreprises qui fabriquent des panneaux de signalisation plus de solutions de rechange aux matériaux rétro-réfléchissants pour produire des panneaux de signalisation routière qui répondent aux exigences énoncées dans nos règlements.

La proposition devrait contribuer à des règles plus à jour et plus adaptées à l'avenir, d'autant plus que le règlement 150 de la CEE sera davantage développé pour remplacer le règlement 104 de la CEE.

Actuellement, les deux règlements contiennent des exigences correspondantes pour les matériaux rétro-réfléchissants, ce qui n'entraîne aucune augmentation des exigences techniques pour ces matériaux. À long terme, seul le règlement 150 sera applicable, car il n'est actuellement pas possible d'obtenir l'homologation de nouveaux matériaux rétro-réfléchissants conformément au règlement 104.

Si nous n'amendons pas les dispositions, il y a un risque que la Suède soit portée devant la Cour de justice européenne, car les dispositions actuelles peuvent être considérées comme un obstacle au commerce parce que nous n'exigeons qu'une seule des deux réglementations applicables.

Le fait que nous ne proposons pas de dispositions transitoires s'explique par le fait que nous ouvrons la porte à l'utilisation de plus de matériaux rétro-réfléchissants pouvant être utilisés pour la production de panneaux de signalisation de véhicules. Étant donné que le règlement CEE 150 comprend les mêmes exigences techniques que le règlement 104 de la CEE, il n'y a pas de modification des exigences techniques, tels que la réflectivité ou le spectre de couleurs des matériaux. Par conséquent, nous n'introduisons pas de règles plus strictes, nous maintenons plutôt le niveau des exigences techniques, tout en permettant l'utilisation de plusieurs matériaux différents.

Dans le cadre des changements présentés ci-dessus, nous proposons également des changements linguistiques. L'acronyme de la CEE dans les références à un règlement CEE-ONU est remplacé par celui de la CEE, car il est conforme à la façon dont l'Agence renvoie aux dispositions juridiques internationales. Ces changements ne sont pas censés avoir de conséquences, mais devraient contribuer à en simplifier la lecture.

Nous apportons également des modifications linguistiques générales qui simplifient le texte des règlements afin de faciliter la compréhension des paragraphes.

Dans le cadre de la saisine, des erreurs linguistiques et grammaticales mineures ont également été constatées dans les règlements et les dispositions transitoires, et celles-ci ont été corrigées avant l'adoption des règlements modificatifs.

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

L'autorisation de l'Agence suédoise des transports de réglementer les panneaux de signalisation routière pour le transport de charges indivisibles larges ou longues relève du mandat de l'Agence en vertu des sections 15 et 17b du chapitre 4 de l'ordonnance sur la circulation routière (1998:1276).

8. **La législation est-elle conforme ou va-t-elle au-delà des obligations découlant de la législation de l'Union ou d'autres règles internationales?**

L'autorisation du gouvernement et les règlements que nous proposons ne sont pas considérés comme allant au-delà des obligations découlant de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 établissant, pour certains véhicules routiers circulant à l'intérieur de la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Il n'y a pas d'autres règles internationales qui concernent ce point.

Étant donné que les propositions contiennent des exigences techniques pour la signalisation des véhicules, elles seront notifiées à la Commission en vertu de la directive (UE) 2015/1535¹. La Suède a mis en œuvre cette directive par le biais de l'ordonnance (1994:2029) sur les règles techniques.

Les propositions n'incluent pas de dispositions relatives aux services dans le marché intérieur dans le cadre de la directive sur les services². Les règlements n'ont donc pas besoin d'être notifiés en vertu de la directive.

Les propositions n'incluent pas de dispositions relatives à la gestion des flux de données dans le cadre du règlement sur les flux de données³. La proposition n'a donc pas besoin d'être notifiée à la Commission en vertu du règlement.

9. **Y a-t-il lieu d'accorder une attention particulière à la date d'entrée en vigueur et y a-t-il besoin d'activités spéciales d'information?**

Nous pensons que la proposition devrait entrer en vigueur dès que possible.

1 Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

2 Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

3 Règlement (UE) 2018/1807 du Parlement européen et du Conseil du 14 novembre 2018 établissant un cadre applicable au libre flux des données à caractère non personnel dans l'Union européenne

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 la réglementation affecte-t-elle l'objectif de performance?

La proposition aura un léger impact positif sur la capacité des entreprises à transporter des charges indivisibles larges ou longues.

11. Comment la réglementation affecte-t-elle l'objectif SES?

La proposition n'affectera pas l'objectif SES.

C. Entreprises

Le règlement n'est pas considéré comme ayant une incidence significative 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.

D. Résumé des incidences

Partie concernée	Incidences qui ne peuvent pas être quantifiées		Incidences quantifiées (en milliers de SEK)	Observations
	Avantages	Inconvénients	+ / -	
Entreprises	Facilite le développement des panneaux de signalisation routière. Panneaux de signalisation de véhicules moins chers. À long terme, la fourniture de panneaux de signalisation routière est assurée.			
Citoyens	-	-		
L'État, etc.	-	-		
Externalités	Réduction du gaspillage dans la fabrication de panneaux.	-		
Total				

E. Consultation

Au cours de l'élaboration de la réglementation en vigueur, la documentation a été envoyée aux entreprises qui fabriquent des panneaux de signalisation de véhicules. Aucun commentaire n'a été reçu à cette occasion. Nous n'avons pas non plus reçu de commentaires concernant la notification de la proposition. Lorsque les règlements sont entrés en vigueur, nous avons été contactés par une entreprise qui a signalé le problème présenté dans cette analyse d'impact.

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

Kristofer Elo, enquêteur
kristofer.elo@transportstyrelsen.se