Informations de base

2010/0212(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Réception et surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers Abrogation Directive 2000/25/EC 1998/0247(COD) Abrogation Directive 2003/37/EC 2002/0017(COD) Abrogation Directive 2009/60/EC 2006/0219(COD) Abrogation Directive 2009/63/EC 2006/0221(COD) Abrogation Directive 2009/66/EC 2006/0225(COD) Abrogation Directive 2009/61/EC 2007/0066(COD) Abrogation Directive 2009/59/EC 2007/0081(COD) Abrogation Directive 2009/57/EC 2007/0107(COD) Abrogation Directive 2009/58/EC 2007/0117(COD) Abrogation Directive 2009/64/EC 2007/0166(COD) Abrogation Directive 2009/76/EC 2007/0205(COD) Abrogation Directive 2009/68/EC 2007/0284(COD) Abrogation Directive 2009/75/EC 2008/0008(COD) Abrogation Directive 2009/144/EC 2008/0213(COD) Modification Directive 2006/42/EC 2001/0004(COD) Modification 2014/0268(COD) Modification 2018/0142(COD) Modification 2023/0370(COD) Voir aussi 2018/0220(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PANZERI Pier Antonio (S&D)	25/10/2010
	Rapporteur(e) fictif/fictive SARTORI Amalia (PPE) MANDERS Antonius (ALDE) RÜHLE Heide (Verts/ALE) HARBOUR Malcolm (ECR) SØNDERGAARD Søren Bo (GUE/NGL) ROSSI Oreste (EFD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination

	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Agriculture et pêche	3216	2013-01-28

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/07/2010	Publication de la proposition législative	COM(2010)0395	Résumé
07/09/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
05/12/2011	Vote en commission,1ère lecture		
26/01/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0446/2011	Résumé
20/11/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0425/2012	Résumé
20/11/2012	Résultat du vote au parlement		
28/01/2013	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
05/02/2013	Signature de l'acte final		
06/02/2013	Fin de la procédure au Parlement		
02/03/2013	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2010/0212(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 2000/25/EC 1998/0247(COD) Abrogation Directive 2003/37/EC 2002/0017(COD) Abrogation Directive 2009/60/EC 2006/0219(COD) Abrogation Directive 2009/63/EC 2006/0221(COD) Abrogation Directive 2009/66/EC 2006/0225(COD) Abrogation Directive 2009/61/EC 2007/0066(COD) Abrogation Directive 2009/59/EC 2007/0081(COD) Abrogation Directive 2009/57/EC 2007/0107(COD) Abrogation Directive 2009/58/EC 2007/0117(COD) Abrogation Directive 2009/64/EC 2007/0166(COD) Abrogation Directive 2009/76/EC 2007/0205(COD) Abrogation Directive 2009/68/EC 2007/0284(COD)

	Abrogation Directive 2009/75/EC 2008/0008(COD) Abrogation Directive 2009/144/EC 2008/0213(COD) Modification Directive 2006/42/EC 2001/0004(COD) Modification 2014/0268(COD) Modification 2018/0142(COD) Modification 2023/0370(COD) Voir aussi 2018/0220(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	IMCO/7/03571

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE464.774	04/07/2011	
Amendements déposés en commission		PE475.768	25/10/2011	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0446/2011	26/01/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0425/2012	20/11/2012	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00051/2012/LEX	06/02/2013	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2010)0395	23/07/2010	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2010)0933	23/07/2010	
Document annexé à la procédure	SEC(2010)0934	23/07/2010	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)73	23/01/2013	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2010)0395	27/10/2010	
Contribution	IT_SENATE	COM(2010)0395	09/11/2010	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1616/2010	09/12/2010	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Règlement 2013/0167
JO L 060 02.03.2013, p. 0001 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2014/2864(DEA)	Examen d'un acte délégué
2014/2878(DEA)	Examen d'un acte délégué
2014/2994(DEA)	Examen d'un acte délégué
2014/2908(DEA)	Examen d'un acte délégué
2020/2530(DEA)	Examen d'un acte délégué
2016/2843(DEA)	Examen d'un acte délégué
2018/2583(DEA)	Examen d'un acte délégué
2018/2584(DEA)	Examen d'un acte délégué
2018/2639(DEA)	Examen d'un acte délégué
2017/2551(DEA)	Examen d'un acte délégué
2018/2580(DEA)	Examen d'un acte délégué
2022/2509(DEA)	Examen d'un acte délégué
2020/2753(DEA)	Examen d'un acte délégué
2025/2663(DEA)	Examen d'un acte délégué

Réception et surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers

2010/0212(COD) - 26/01/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs a adopté le rapport de Pier Antonio PANZERI (S&D, IT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objectif du règlement : les députés précisent que le règlement vise l'établissement de règles harmonisées relatives aux exigences administratives et techniques pour **la réception et la surveillance du marché** des véhicules agricoles et forestiers. Il définit également les exigences applicables à la mise sur le marché ou à la mise en service des systèmes, composants et entités techniques destinés à des véhicules réceptionnés conformément au règlement.

Engins mobiles non routiers (catégorie U) : les députés estiment nécessaire de mettre au point un instrument approprié à l'échelle de l'Union et ainsi d' harmoniser les exigences applicables aux engins mobiles. À cette fin, ils proposent d'exclure les engins mobiles (catégorie U) du champ d'application du règlement. Ils invitent néanmoins la Commission à évaluer, d'ici au 1er janvier 2014, la nécessité d'une harmonisation des exigences techniques ainsi que des procédures d'évaluation de la conformité applicables à ces engins, et à présenter, dans les plus brefs délais, des propositions législatives.

Alignement sur le nouveau cadre législatif et sur d'autres textes législatifs de l'Union concernant la réception par type : les amendements introduits par les députés ont pour but :

- **d'aligner les dispositions du règlement sur celles de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits**, afin d'améliorer la mise en œuvre et l'application du nouveau règlement. Ces dispositions précisent les responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement (le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur) ainsi que des autorités de surveillance du marché concernées, notamment pour la surveillance postérieure à la mise sur le marché et le contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union ;
- **de renforcer les exigences applicables aux organisations ou organismes auxquels les États membres peuvent déléguer des tâches d'évaluation**. L'objectif est de garantir l'existence de conditions de concurrence équitables et d'éviter les distorsions de concurrence qui pourraient découler de l'application de niveaux différents de rigueur et de performance par ces organisations ou organismes externes lorsqu'ils procèdent à des essais, des inspections et des évaluations de véhicules, de systèmes, de composants ou d'entités techniques à réceptionner.

Dispositions en matière de sécurité et lien avec la directive relative aux machines : le rapport introduit un certain nombre de dispositions aux articles 7 (Exigences en matière de sécurité routière et fonctionnelle) et 8 (Exigences en matière de sécurité au travail), sur la base des dispositions relatives à la santé et à la sécurité de la directive sur les machines, qui s'avèrent ne pas être couvertes par la proposition de la Commission.

La «sécurité fonctionnelle» est définie comme l'absence de risque inacceptable de blessure physique ou d'atteinte à la santé des personnes, à la propriété ou à des animaux domestiques découlant de dangers causés par un dysfonctionnement de systèmes, de composants ou d'entités techniques mécaniques, hydrauliques, pneumatiques, électriques ou électroniques.

Accès aux informations sur la réparation et l'entretien : les députés estiment que l'accès à ces informations ne doit être ni limité, ni discriminatoire pour que la réparation et l'entretien des véhicules puissent être menés à bien.

Les États membres devraient veiller à ce que les concessionnaires et réparateurs officiels, tout comme les opérateurs indépendants qui fournissent des services de réparation ou d'entretien pour les véhicules, disposent des compétences et des connaissances techniques nécessaires pour s'assurer que la sécurité et la performance environnementale de ces véhicules sont maintenues.

Autres amendements techniques : les députés ont également introduit des amendements destinés à clarifier certains aspects techniques, concernant entre autres : l'utilisation de véhicules sur la voie publique ; les procédures applicables au niveau national pour les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques présentant un risque grave ; la procédure de sauvegarde au niveau de l'Union ; les exigences relatives aux services techniques.

Pouvoirs délégués : la Commission devrait pouvoir adopter des actes délégués en ce qui concerne les modalités détaillées relatives à la réception et à la surveillance du marché de tous les nouveaux véhicules, ainsi qu'à la mise sur le marché ou à la mise en service de pièces et d'équipements.

Réception et surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers

2010/0212(COD) - 20/11/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 651 voix pour, 13 contre et 15 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit:

Objet et champ d'application : le règlement amendé établit les exigences applicables à la surveillance du marché des véhicules, systèmes, composants et entités techniques qui sont soumis à réception par type. Le règlement établit également les exigences applicables à la **surveillance du marché** des pièces et équipements de ces véhicules. En particulier, le règlement s'appliquera aux véhicules suivants:

- les tracteurs (catégories T et C);
- les remorques (catégorie R); et
- les engins interchangeables tractés (catégorie S).

En ce qui concerne les véhicules suivants, le constructeur pourra décider d'opter pour la réception prévue par le règlement ou de se conformer aux exigences nationales pertinentes :

- les remorques (catégorie R) et les engins interchangeables tractés (catégorie S) ;
- les tracteurs à chenilles (catégorie C);
- les tracteurs à roues à usage spécifique (catégories T4.1 et T4.2).

Dans certains cas limités, une réception par type nationale sera autorisée pour des **véhicules produits en petites séries**.

Alignement sur le nouveau cadre législatif et sur d'autres textes législatifs de l'Union concernant la réception par type : les amendements introduits ont pour but d'aligner les dispositions du règlement sur celles de la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits, afin d'améliorer la mise en œuvre et l'application du nouveau règlement. Ces dispositions précisent **les responsabilités des opérateurs économiques dans la chaîne d'approvisionnement** (le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur) ainsi que des autorités de surveillance du marché concernées, notamment pour la surveillance postérieure à la mise sur le marché et le contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union.

Dispositions en matière de sécurité : les amendements visent à garantir un niveau élevé de sécurité fonctionnelle, de sécurité au travail et de protection de l'environnement.

La «**sécurité fonctionnelle**» est définie comme l'absence de risque inacceptable de blessure physique ou de dommage à la santé des personnes ou aux biens découlant de dangers causés par un dysfonctionnement de systèmes, de composants ou d'entités techniques mécaniques, hydrauliques, pneumatiques, électriques ou électroniques;

Accès aux informations sur la réparation et l'entretien : les constructeurs devront fournir :

- **un accès non discriminatoire aux informations** sur la réparation et l'entretien des véhicules aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels et aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites internet utilisant un format standardisé, d'une manière aisément accessible et rapide. Cette obligation ne s'applique pas si un véhicule a fait l'objet d'une réception de véhicules produits en petites séries. En attendant l'adoption, par la Commission d'un format standardisé, les informations seront mises à disposition de manière cohérente, de telle sorte qu'elles puissent être exploitées par les opérateurs indépendants moyennant un effort raisonnable ;
- un accès non discriminatoire à des **documents de formation et à des outils de travail utiles** aux concessionnaires et réparateurs officiels ainsi qu'aux opérateurs indépendants. Cet accès comprendra, le cas échéant, une formation adéquate concernant le téléchargement de logiciels, la gestion des codes de diagnostic d'anomalie et l'utilisation des outils de travail.

Sanctions : les États membres devront adopter des dispositions prévoyant les sanctions applicables en cas de violation du règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci, et veiller à leur bonne mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Actes délégués : afin d'ajouter au règlement de nouvelles modalités techniques, la Commission pourra adopter des actes délégués en matière de sécurité fonctionnelle, d'exigences de construction, de performances environnementales et de propulsion, d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que de désignation des services techniques et d'attribution de tâches spécifiques à ceux-ci.

Autres amendements techniques : les députés ont également introduit des amendements destinés à clarifier certains aspects techniques, concernant entre autres : les procédures applicables au niveau national pour les véhicules, systèmes, composants ou entités techniques présentant un risque grave ; la procédure de sauvegarde au niveau de l'Union ; les exigences relatives aux services techniques.

Révision : sur la base de rapports transmis par les États membres, la Commission présentera, au plus tard le **31 décembre 2022**, un rapport en ce qui concerne :

- le nombre de réceptions individuelles accordées par année aux véhicules relevant du présent règlement avant leur première immatriculation par les autorités nationales de l'État membre depuis le 1er janvier 2016 ;
- les critères nationaux sur lesquels se sont fondées ces réceptions, si ces critères s'écartaient des exigences obligatoires pour la réception UE par type.

Le rapport sera accompagné, le cas échéant, de propositions législatives et examinera l'inclusion des réceptions individuelles dans le présent règlement sur la base au niveau de l'Union.

Réception et surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers

2010/0212(COD) - 05/02/2013 - Acte final

OBJECTIF : établir des règles harmonisées relatives aux exigences administratives et techniques pour la réception par type des véhicules agricoles et forestiers et à la surveillance du marché de ces véhicules.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n ° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers.

CONTENU : le règlement établit de nouvelles **prescriptions en matière de sécurité et de respect de l'environnement** pour la réception par type des tracteurs et autres véhicules agricoles ou forestiers. Il établit également les exigences applicables à la **surveillance du marché** des pièces et équipements de ces véhicules.

Champ d'application : le règlement s'applique aux véhicules suivants : a) les tracteurs (catégories T et C); b) les remorques (catégorie R); et c) les engins interchangeables tractés (catégorie S).

En ce qui concerne les véhicules suivants, le constructeur pourra décider d'opter pour la réception prévue par le règlement ou de se conformer aux exigences nationales pertinentes: a) les remorques (catégorie R) et les engins interchangeables tractés (catégorie S); b) les tracteurs à chenilles (catégorie C); c) les tracteurs à roues à usage spécifique (catégories T4.1 et T4.2).

Exigences de fond : afin de garantir un niveau élevé de **sécurité fonctionnelle**, de **sécurité au travail** et de **protection de l'environnement**, le règlement harmonise les exigences techniques et les normes environnementales applicables aux véhicules, aux systèmes, aux composants et aux entités techniques en matière de réception par type.

Le règlement est fondé sur le principe selon lequel les véhicules doivent être conçus, construits et assemblés de façon à minimiser le risque de blessure pour les occupants du véhicule et les autres usagers de la route.

Alignement sur le «nouveau cadre législatif» et sur d'autres textes législatifs de l'Union concernant la réception par type : les dispositions du règlement sont alignées sur celles de la décision n° 768/2008/CE relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits, afin d'améliorer la mise en œuvre et l'application du nouveau règlement.

Ces dispositions précisent les **responsabilités des opérateurs économiques** dans la chaîne d'approvisionnement (le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur) ainsi que des autorités de surveillance du marché concernées, notamment pour la surveillance postérieure à la mise sur le marché et le contrôle des produits entrant sur le marché de l'Union.

Les constructeurs seront régulièrement soumis à des **vérifications** par une autorité compétente ou par un service technique dûment qualifié et désigné à cette fin.

Accès aux informations sur la réparation et l'entretien : le règlement stipule que les constructeurs devront fournir :

- un accès non discriminatoire aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules aux concessionnaires et aux ateliers de réparation officiels et aux opérateurs indépendants par l'intermédiaire de sites internet utilisant un **format standardisé**, d'une manière aisément accessible et rapide ;
- un accès non discriminatoire à des **documents de formation et à des outils de travail** utiles aux concessionnaires et réparateurs officiels ainsi qu'aux opérateurs indépendants.

Sanctions : les États membres devront adopter des dispositions prévoyant des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, applicables en cas de violation du règlement et des actes délégués et d'exécution adoptés en application de celui-ci, et veiller à leur bonne mise en œuvre.

Révision : sur la base de rapports transmis par les États membres, la Commission présentera, au plus tard le **31 décembre 2022**, un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions législatives et examinera l'inclusion des réceptions individuelles dans le présent règlement sur la base au niveau de l'Union.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 22/03/2013.

APPLICATION : à partir du 01/01/2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués en matière de sécurité fonctionnelle, d'exigences de construction, de performances environnementales et de propulsion, d'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que de désignation des services techniques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans à compter du 22 mars 2013**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de **deux mois** à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

Réception et surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers

2010/0212(COD) - 23/07/2010 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles harmonisées concernant la fabrication des tracteurs agricoles ou forestiers.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les prescriptions techniques relatives à la réception par type des tracteurs, en ce qui concerne différents aspects liés à la sécurité et à l' environnement, ont été harmonisées au niveau de l'Union de manière à éviter la coexistence d'exigences différentes entre les États membres, à assurer un niveau élevé de sécurité routière, de sécurité au travail et de protection de l'environnement dans toute l'Union et à mettre en place un système harmonisé de réception UE par type. La législation en vigueur concernant la réception par type des tracteurs est établie par 24 directives.

De nouvelles technologies telles que l'ABS (dispositifs antiblocage) existent déjà et peuvent être mises en œuvre à brève échéance, pour des véhicules nettement plus sûrs. Des recherches ont montré que d'importants bénéfices pourraient être retirés si les véhicules neufs en étaient communément équipés. La définition de règles contraignantes communes permettrait aussi d'éviter la fragmentation du marché intérieur, qui résulterait de l'existence de normes différentes dans les États membres.

Dans sa communication sur un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXIe siècle, la Commission a salué la recommandation formulée dans le rapport CARS 21 de simplifier le cadre réglementaire en vigueur en matière de réception par type des véhicules pris dans leur ensemble.

ANALYSE D'IMPACT : pour chacun des principaux aspects de la proposition, différentes options ont été envisagées:

- ***Simplification I - directives ou règlements*** : l'option retenue est le remplacement des directives en vigueur par un règlement unique de codécision, assorti d'un nombre limité d'actes délégués thématiques et d'actes d'exécution.
- ***Simplification - II: tout définir dans une législation de l'UE détaillée ou renvoyer à des normes internationales*** : l'option retenue est le remplacement des différentes directives en vigueur par les règlements équivalents de la CEE-ONU ou les codes de l'OCDE (systèmes de protection contre le renversement), voire par des normes CEN/CENELEC ou ISO. Cette option permet d'optimiser les avantages de la simplification, pour le plus grand bénéfice, en particulier, des autorités nationales et des entreprises.
- ***Achèvement du marché intérieur*** : cette option consistait à : i) compléter petit à petit le train de mesures prévues par la directive 2003/37/CE sans changement de la réglementation ; ii) compléter les exigences concernant la réception UE par type et rendre le système de réception par type de l'ensemble du véhicule obligatoire pour toutes les catégories ; iii) compléter les exigences concernant la réception UE par type mais laisser le système de réception par type de l'ensemble du véhicule facultatif pour certaines catégories (T4, T5, C, R et S).

BASE JURIDIQUE : article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : à la lumière de la recommandation formulée dans le rapport CARS 21, la proposition **simplifie considérablement la législation actuelle** en remplaçant les 24 directives de base (et quelque 35 directives modificatives connexes) contenant les prescriptions techniques applicables aux véhicules agricoles ou forestiers par un unique règlement du Parlement européen et du Conseil.

La proposition vise à :

- **établir des règles harmonisées concernant la fabrication des tracteurs agricoles ou forestiers** (tracteurs, remorques et engins tractés) de manière à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, tout en assurant un niveau élevé de sécurité routière, de sécurité au travail et de protection de l'environnement. La législation existante sera remplacée afin de l'aligner sur les principes de la simplification et de l' amélioration de la réglementation ;
- **rendre les véhicules plus sûrs** en prévoyant des exigences applicables à toutes les catégories de véhicules agricoles ou forestiers ;
- **renforcer la compétitivité** du secteur en simplifiant la législation existante concernant la réception par type des véhicules, en améliorant la transparence et en allégeant les charges administratives.

Par l'intermédiaire des **actes délégués** prévus dans la proposition, le nouvel acte définira les nouvelles exigences détaillées à respecter en matière de freinage. En particulier, les actes délégués qui seront adoptés au titre du règlement proposé exigeront notamment:

- le montage obligatoire de systèmes antiblocage de roues sur certaines catégories de véhicules (les tracteurs rapides et leurs remorques de la catégorie T5 pouvant atteindre des vitesses supérieures à 40 km/h),
- des performances supérieures en matière de décélération,
- la compatibilité entre le tracteur et la remorque ou les engins tractés.

En ce qui concerne les aspects environnementaux de la proposition, aucune modification n'est proposée par rapport aux niveaux de protection actuels. Seul changement, le règlement renvoie à la directive 97/68/CE relative aux émissions des engins mobiles non routiers plutôt que de définir des exigences spécifiques pour les tracteurs, ce qui simplifie le processus actuel de mise en œuvre tout en préservant les caractéristiques essentielles pour les évolutions futures.

La proposition s'inscrit dans le cadre de l'objectif que s'est fixé l'Union, en particulier dans le Livre blanc sur la politique européenne des transports à l' horizon 2010, de rendre les routes plus sûres

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.