

E 5501

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 16 juillet 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 16 juillet 2010

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité.

COM(2010) 362 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 13 juillet 2010 (14.07)
(OR. en)**

12171/10

**Dossier interinstitutionnel:
2010/0195 (COD)**

LIMITE

**ENT 83
ENV 480
CODEC 683**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	8 juillet 2010
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2010)362 final.

p.j.: COM(2010)362 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7.7.2010
COM(2010)362 final

2010/0195 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

SEC(2010)828

SEC(2010)829

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La directive 97/68/CE sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (ci-après «la directive») fixe le niveau maximal des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM) provenant des gaz d'échappement des moteurs Diesel installés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, les autorails et locomotives et, les bateaux de la navigation intérieure, des moteurs à vitesse constante et des petits moteurs à essence utilisés sur différents types d'engin.

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 sont tenus de s'assurer que les nouveaux moteurs respectent ces valeurs limites avant d'être mis sur le marché.

La directive 2004/26/CE¹ a introduit la phase de valeurs limites d'émission actuellement applicable à la majorité des moteurs Diesel, dénommée «phase III A». Ces limites seront progressivement remplacées par les limites plus strictes de la phase III B, à compter du 1^{er} janvier 2011. La période pour l'octroi de la réception par type de ces moteurs a commencé le 1^{er} janvier 2010. De nombreuses entreprises de construction d'engins (environ 1 500 dans l'UE) sont concernées.

Pour respecter les valeurs limites de la phase III B, les moteurs actuels devront subir d'importantes modifications. Les changements au niveau de la configuration, de la taille ou du poids des moteurs ont des répercussions sur les «constructeur(s) d'équipements», qui devront intégralement revoir la conception de leurs engins afin de pouvoir y intégrer les moteurs modifiés. Ce processus ne peut commencer qu'une fois que le développement du moteur est entièrement achevé. Les solutions techniques permettant aux moteurs de respecter les valeurs limites de la phase III B ne sont généralement pas encore finalisées. Les «constructeur(s) d'équipements» ne sont donc pas en mesure de revoir entièrement la conception des engins sur lesquels ils devront installer le moteur. Alors que, pour certains de ces engins, les exigences en matière d'émissions de la phase III B ne poseront pas de gros problèmes, pour d'autres engins mobiles non routiers, la mise au point d'un moteur conforme à la phase III B est loin d'être achevée et d'importants efforts supplémentaires de recherche et de développement technologique sont nécessaires pour garantir la mise sur le marché d'engins équipés de moteurs conformes à la phase III B.

Les coûts encourus par les constructeurs en vue de se conformer aux nouvelles valeurs limites d'émissions sont importants. Ils comprennent par exemple, il y a les coûts de recherche et développement, les coûts de modification des équipements, les coûts des dispositifs de post-traitement, les coûts de documentation et d'étiquetage, etc.

À partir de l'automne 2008, la plupart des entreprises établies dans l'Union et construisant des engins mobiles non routiers ont été inopinément et gravement frappées par la crise financière et économique mondiale. Les secteurs des engins de construction et agricoles, notamment,

¹ JO L 225 du 25.6.2004, p. 3.

sont gravement touchés. La crise a également touché, quoique dans de moindres proportions, le secteur des autorails. En général, la chute soudaine des ventes a provoqué une forte baisse des recettes et des capitaux disponibles pour financer les travaux de recherche et développement technologiques nécessaires pour équiper les engins de moteurs conformes à la phase III B dans toutes les catégories et pour toutes les applications, dans les délais fixés par la directive.

La directive 2004/26/CE a également introduit le «mécanisme de flexibilité» afin de faciliter la transition entre les différentes phases fixant des valeurs limites d'émission. Le mécanisme de flexibilité permet aux «constructeur(s) d'équipements» de mettre sur le marché, pendant la période séparant deux phases successives de valeurs limites d'émissions de gaz d'échappement, un nombre limité d'engins mobiles non routiers équipés de moteurs qui respectent encore les valeurs limites d'émission de la phase antérieure. Le mécanisme de flexibilité s'applique aux moteurs (Diesel) à allumage par compression utilisés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, aux groupes électrogènes et pompes utilisant des moteurs à vitesse constante, mais pas aux locomotives, aux autorails et aux bateaux de la navigation intérieure. Il permet aux «constructeur(s) d'équipements» de mettre sur le marché soit, pour chaque catégorie de puissance de moteur, un nombre limité d'engins ne dépassant pas 20 % des ventes annuelles du «constructeur(s) d'équipements» (définies comme étant la moyenne des cinq dernières années de ventes d'engins dans l'UE), soit, un nombre fixe d'engins, spécifié dans la directive. Cette deuxième option est destinée aux petites entreprises produisant de faibles quantités de moteurs.

Il est proposé de modifier les dispositions du mécanisme de flexibilité pour atténuer davantage les coûts économiques de la transition entre la phase III A et la phase III B, en étendant son application à certains types d'engins mobiles non routiers, tout en maintenant l'entrée en vigueur de la phase III B de valeurs limites d'émission, afin de préserver l'objectif de la directive de réduire les émissions de gaz et de particules polluants dans l'Union. L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition fournit des informations détaillées sur les différentes options qui ont été envisagées pour atténuer l'impact de la crise économique sur les «constructeur(s) d'équipements». Il a été conclu que les constructeurs ne seraient pas en mesure, dans un avenir proche, de mettre sur le marché des locomotives conformes à la phase III B, car un effort de recherche supplémentaire est requis. Il n'est donc pas apparu utile d'étendre les mesures de flexibilité proposées aux moteurs utilisés sur les locomotives. En 2010, des discussions approfondies ont eu lieu avec des experts de l'industrie et les États membres afin d'évaluer la situation du secteur des locomotives, qui avait évolué entre-temps. Cela a permis à la Commission de constater que certains constructeurs de moteurs avaient entre-temps progressé dans la conception de moteurs pour locomotives conformes à la phase III B, tandis que les «constructeur(s) d'équipements» ne seraient pas encore entièrement prêts à mettre sur le marché des locomotives conformes à la phase III B à la date du 1^{er} janvier 2012, comme le prévoit la directive. Il est donc apparu nécessaire d'appliquer le mécanisme de flexibilité aux locomotives également. Les analyses ont permis de conclure que cette extension aurait une incidence très limitée sur l'environnement, tout en permettant aux sociétés de chemin de fer de réaliser les investissements nécessaires.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

Les représentants des États membres et les parties prenantes de l'industrie ont été consultés au sujet de la proposition par l'intermédiaire du groupe d'experts sur les émissions des engins, (GEME) créé en vertu de la directive. La Commission a en outre procédé, entre mai et

juin 2009, à une consultation approfondie des autorités des États membres et de toutes les parties prenantes, à savoir l'industrie, les organisations environnementales et les associations de travailleurs. La présente proposition tient compte d'un réexamen technique de la directive² effectué par le Centre commun de recherche (CCR), qui comprend notamment une évaluation de la nécessité de modifier les dispositions du mécanisme de flexibilité, une analyse d'impact effectuée par un consultant externe³ pour évaluer l'incidence des options proposées dans le projet de réexamen technique du CCR, deux études complémentaires sur l'incidence sur le secteur ferroviaire (autorails, locomotives) et sur l'incidence des options du réexamen technique du CCR, y compris les conséquences, pour les PME, d'une modification du mécanisme de flexibilité⁴.

Une analyse d'impact détaillée, jointe à la présente proposition, a été effectuée sur la base des études techniques et de la consultation des parties prenantes. Les différents scénarios envisagés pour les moteurs couverts par le mécanisme de flexibilité existant y sont expliqués, ainsi que la nécessité d'inclure les autorails. À la lumière des conclusions de l'analyse d'impact les locomotives ont été ajoutées au mécanisme de flexibilité.

L'analyse d'impact passe en revue les différentes options, depuis l'application d'un système de mise à la ferraille jusqu'à la modification du pourcentage/nombre autorisé de moteurs prévu dans le mécanisme de flexibilité, en passant par la mise en place d'un système d'échange en vertu duquel les entreprises qui n'utiliseraient pas toute leur flexibilité pourraient vendre leurs droits de flexibilité aux entreprises qui ont besoin de flexibilité supplémentaire. L'option envisageant un système de mise à la ferraille a été écartée, car elle ne convient pas pour aider les «constructeur(s) d'équipements» à financer la R&D nécessaire pour obtenir des engins conformes à la phase III B. La mise en place d'un système d'échange de droits de flexibilité a été jugée trop complexe à court terme et donc disproportionnée par rapport aux résultats escomptés.

L'option consistant à renforcer le mécanisme de flexibilité existant et à l'élargir à des secteurs non encore inclus a été considérée comme la meilleure option, permettant un juste équilibre entre l'impact sur l'environnement et l'avantage économique tiré, sur une période limitée, d'une réduction des coûts de mise en conformité.

3. BASE JURIDIQUE

La directive 97/68/CE, tout comme la présente proposition de modification, vise à contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur des moteurs destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers, tout en protégeant la santé humaine et l'environnement. La base juridique est donc l'article 114 du traité.

4. MODIFICATIONS

La présente proposition prévoit d'apporter les modifications suivantes à la directive 97/68/CE:

² Le projet de rapport final du réexamen technique peut être consulté sur la page web EMNR du site web Europa, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf.

³ Le rapport final de l'analyse d'impact réalisée par ARCADIS N.V. peut être consulté sur la page web EMNR sur le site web Europa, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrrep.pdf.

⁴ L'analyse d'impact supplémentaire portant sur les secteurs ferroviaire et de la navigation interne peut être consultée sur la page web EMNR du site web Europa, à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm

- une augmentation du pourcentage du nombre de moteurs utilisés sur des engins opérant au sol et mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, ce pourcentage devant, pour chaque catégorie de moteur être porté de 20 à 50 % des ventes annuelles d'équipements réalisées par le «constructeur(s) d'équipements», ainsi qu'une adaptation du nombre maximal de moteurs pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, à titre de variante optionnelle, pendant la période séparant la phase d'émissions III A de la phase d'émissions III B;
- l'ajout des moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives au mécanisme de flexibilité offrant aux «constructeur(s) d'équipements» la possibilité de mettre sur le marché un nombre limité de moteurs dans le cadre dudit mécanisme.
- Ces mesures expireront le 31 décembre 2013.

5. INCIDENCE BUDGETAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne⁵,
vu l'avis du Comité économique et social⁶,
vu l'avis du Comité des régions⁷,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 294 du traité⁸,
considérant ce qui suit:

- (1) La directive 97/68/CE⁹ concerne les émissions de gaz d'échappement provenant des moteurs installés sur des engins mobiles non routiers. Les valeurs limites d'émission actuellement applicables pour la réception par type de la majorité des moteurs à allumage par compression conformes à la phase III A doivent être remplacées par les limites plus strictes de la phase III B. Celles-ci s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2010 en ce qui concerne la réception par type desdits moteurs et à compter du 1^{er} janvier 2011 en ce qui concerne leur mise sur le marché.
- (2) La transition vers la phase III B implique un changement radical de technologie exigeant d'importants coûts de mise en œuvre pour la révision de la conception des moteurs et la mise au point de solutions techniques avancées. La transition a lieu alors que l'industrie est en proie à de graves difficultés économiques.
- (3) La directive 97/68/CE prévoit un mécanisme de flexibilité permettant aux constructeurs d'équipements d'acheter, au cours de la période séparant deux phases d'émissions, une quantité limitée de moteurs conformes non pas aux valeurs limites d'émission du moment, mais à celle de la phase immédiatement antérieure.

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

⁹ JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

- (4) L'article 2, paragraphe b), de la directive 2004/26/CE¹⁰ prévoit d'évaluer l'éventuelle nécessité de mécanismes de flexibilité supplémentaires.
- (5) Au cours de la transition entre la phase III A et la phase III B, le pourcentage du nombre de moteurs utilisés pour des applications autres que la propulsion d'autorails et de locomotives mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité doit être porté de 20 % à 50 % des ventes annuelles d'engins équipés de moteurs de cette catégorie réalisées par le constructeur d'équipements. Le nombre maximal de moteurs pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité doit être adapté en conséquence.
- (6) Les règles régissant le mécanisme de flexibilité doivent être adaptées afin d'étendre l'application de ce dernier aux moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives.
- (7) Les mesures prévues par la présente directive font suite aux difficultés temporaires rencontrées par le secteur manufacturier. Elles doivent donc se limiter à la transition entre la phase III A et la phase III B et expirer le 31 décembre 2013 au plus tard.
- (8) Il convient dès lors de modifier la directive 97/68/CE en conséquence.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 97/68/CE est modifiée comme suit:

1. À l'article 4, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:
 - «6. Les moteurs à allumage par compression destinés à des utilisations autres que la propulsion de bateaux de la navigation intérieure peuvent être mis sur le marché dans le cadre d'un mécanisme de flexibilité conformément à la procédure visée à l'annexe XIII, en sus des paragraphes 1 à 5.»
2. L'article 10 est modifié comme suit:
 - a) Le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:
 - «7. Les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs répondant aux définitions de l'annexe I, section 1, points A i), A ii), A iv) et A v), dans le cadre du mécanisme de flexibilité conformément aux dispositions de l'annexe XIII.»
 - b) Le paragraphe 8 suivant est ajouté:

¹⁰ JO L 146 du 30.4.2004, p. 1.

«8. Conformément aux dispositions du point 1.2 de l'annexe XIII, le mécanisme de flexibilité s'applique exclusivement pour la transition entre la phase III A et la phase III B et expire le 31 décembre 2013.»

3. L'annexe XIII est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [douze mois après la publication de la directive], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Ils appliquent ces dispositions à partir du [jour, mois, année = le jour suivant la date d'application].

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des principales dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

La point 1 de l'annexe XIII est remplacé par le texte suivant:

«1. DÉMARCHES DU CONSTRUCTEUR DE MOTEURS ET DU CONSTRUCTEUR D'ÉQUIPEMENTS

1.1. Sauf au cours de la période de transition entre la phase III A et la phase III B, le constructeur d'équipements qui souhaite faire usage du mécanisme de flexibilité demande l'autorisation d'une autorité compétente en matière de réception pour acheter à ses fournisseurs de moteurs les quantités de moteurs, précisées aux points 1.1.1 et 1.1.2, qui ne sont pas conformes aux valeurs limites d'émission du moment, mais à celles de la phase immédiatement antérieure.

1.1.1. Le nombre de moteurs mis sur le marché dans le cadre d'un mécanisme de flexibilité ne dépasse pas, dans chaque catégorie de moteurs, 20 % des ventes annuelles du constructeur d'équipements, relatives à des équipements comportant des moteurs de la catégorie en question (définies comme étant la moyenne des cinq dernières années de ventes sur le marché de l'UE). Si un constructeur d'équipements commercialise des équipements dans l'UE depuis moins de cinq ans, la moyenne est calculée sur la base de la période au cours de laquelle le constructeur d'équipements a commercialisé des équipements dans l'UE.

1.1.2. À titre de variante optionnelle du point 1.1.1 et sauf pour les moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives, le constructeur d'équipements peut demander l'autorisation, pour ses fournisseurs de moteurs, de mettre sur le marché un nombre fixe de moteurs dans le cadre du mécanisme de flexibilité. Le nombre de moteurs de chaque catégorie ne peut dépasser les valeurs suivantes:

Catégorie de moteur (kW)	Nombre de moteurs
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2. Au cours de la période de transition entre la phase III A et la phase III B et sauf pour les moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives, le constructeur d'équipements qui souhaite faire usage du mécanisme de flexibilité demande l'autorisation d'une autorité compétente en matière de réception pour acheter à ses fournisseurs de moteurs les quantités de moteurs, précisées aux points 1.2.1 et 1.2.2, qui ne sont pas conformes aux valeurs limites d'émission du moment, mais à celles de la phase immédiatement antérieure.

1.2.1. Le nombre de moteurs mis sur le marché dans le cadre de ce mécanisme de flexibilité ne dépasse pas, dans chaque catégorie de moteurs, 50 % des ventes annuelles du constructeur d'équipements, relatives à des équipements comportant des moteurs de

la catégorie en question (définies comme étant la moyenne des cinq dernières années de ventes sur le marché de l'UE). Si un constructeur d'équipements commercialise des équipements dans l'UE depuis moins de cinq ans, la moyenne est calculée sur la base de la période au cours de laquelle le constructeur d'équipements a commercialisé des équipements dans l'UE.

- 1.2.2. À titre de variante optionnelle du point 1.2.1, le constructeur d'équipements peut demander l'autorisation, pour ses fournisseurs de moteurs, de mettre sur le marché un nombre fixe de moteurs dans le cadre du mécanisme de flexibilité. Le nombre de moteurs de chaque catégorie ne peut dépasser les valeurs suivantes:

Catégorie de moteur (kW)	Nombre de moteurs
37-56	200
56-75	175
75-130	250
130-560	125

- 1.3. En ce qui concerne les moteurs destinés à la propulsion d'autorails, le mécanisme de flexibilité défini au point 1.1.1 s'applique à compter de la période de transition entre la phase III A et la phase III B.
- 1.4. En ce qui concerne les moteurs destinés à la propulsion de locomotives, au cours de la période de transition entre la phase III A et la phase III B, le constructeur d'équipements peut demander l'autorisation, pour ses fournisseurs de moteurs, de mettre sur le marché un nombre maximal de douze moteurs destinés dans le cadre du mécanisme de flexibilité.
- 1.5. Le constructeur d'équipements inclut les informations suivantes dans la demande qu'il adresse à une autorité compétente en matière de réception:
- un échantillon des étiquettes à apposer sur chaque engin mobile non routier dans lequel sera installé un moteur mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité. Les étiquettes comportent le texte suivant: «MACHINE N° ... (numéro séquentiel) SUR ... (nombre total de machines dans la gamme de puissance respective) AVEC MOTEUR N° ... CONFORME À LA RÉCEPTION PAR TYPE (directive 97/68/CE) N° ...»;
 - un échantillon de l'étiquette supplémentaire à apposer sur le moteur et portant le texte visé au point 2.2 de la présente annexe.
- 1.6. Le constructeur d'équipements met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception toutes les informations relatives à la mise en œuvre du mécanisme de flexibilité que cette autorité souhaite obtenir parce qu'elles sont nécessaires pour prendre une décision.

- 1.7. Le constructeur d'équipements met à la disposition de toute autorité compétente en matière de réception par type dans les États membres qui en fait la demande toutes les informations dont cette autorité a besoin pour confirmer qu'un moteur étiqueté comme étant mis sur le marché dans le cadre d'un mécanisme de flexibilité, ou dont il est affirmé qu'il l'est, est convenablement étiqueté, ou que cette affirmation est correcte.

**FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE POUR LES PROPOSITIONS AYANT UNE
INCIDENCE BUDGÉTAIRE STRICTEMENT LIMITÉE AUX RECETTES**

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

2. LIGNES BUDGÉTAIRES:

Chapitre et article: sans objet.

Montant inscrit au budget pour l'exercice concerné:

3. INCIDENCE FINANCIÈRE

- Proposition sans incidence financière
- Proposition sans incidence financière sur les dépenses, mais avec incidence financière sur les recettes - l'effet est le suivant:

en millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes ¹¹	Période de 12 mois à partir de jj/mm/aaaa	[Année n]
Article...	<i>Incidence sur les ressources propres</i>		
Article...	<i>Incidence sur les ressources propres</i>		

Situation après l'action					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]

¹¹ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits agricoles, cotisations sur le sucre, droits de douane), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.

Article...					
Article...					

4. MESURES ANTIFRAUDE

5. AUTRES REMARQUES