



Etude d'appui à l'étude d'impact d'une initiative de l'UE introduisant la carte européenne du handicap

Rapport Final – Résumé

28 Septembre 2023

Ce rapport a été préparé par EY, Valdani, Vicari & Associati (VVA), Open Evidence et FBK-IRVAPP pour la Commission Européenne, Direction Générale pour l'Emploi, les Affaires Sociales et l'Inclusion.

EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Employment, Social Affairs & Inclusion
Directorate D – Social Rights and Inclusion
Unit D3 – Disability and Inclusion
Contact: EMPL-D3-UNIT@ec.europa.eu

*European Commission
B-1049 Brussels*

Study supporting the Impact assessment of an EU initiative introducing the European Disability Card

Final Report – Executive Summary

Study supporting the Impact assessment of an EU initiative introducing the European Disability Card

Manuscript completed in September 2023.

This document has been prepared for the European Commission however it reflects the views only of the authors, and the European Commission is not liable for any consequence stemming from the reuse of this publication. More information on the European Union is available on the Internet (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2023.

© European Union, 2023



The reuse policy of European Commission documents is implemented based on Commission Decision 2011/833/EU of 12 December 2011 on the reuse of Commission documents (OJ L 330, 14.12.2011, p. 39). Except otherwise noted, the reuse of this document is authorised under a Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0) licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). This means that reuse is allowed provided appropriate credit is given and any changes are indicated.

For any use or reproduction of elements that are not owned by the European Union, permission may need to be sought directly from the respective rightholders.

PDF ISBN 978-92-68-08966-8 doi: 10.2767/832569 KE-03-23-429-EN-N

Liste d'abréviations

EDC	Carte Européenne du Handicap (European Disability Card)
DG EMPL	Direction générale de l'emploi, des affaires sociales et de l'inclusion
OSC	Organisations de la société civile
PME	Petites et Moyennes Entreprises
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne
UE	Union Européenne

Résumé

1 Cadre et méthodologie de l'étude

Le présent résumé accompagne le rapport final relatif à "l'étude d'appui à l'étude d'impact d'une initiative de l'UE introduisant la carte européenne du handicap." L'étude a été réalisée par Ernst & Young (EY), Valdani, Vicari & Associati (VVA), Open Evidence et FBK-IRVAPP pour le compte de la Direction générale de l'emploi, des affaires sociales et de l'inclusion (DG EMPL) de la Commission européenne.

1.1 Objectifs et portée de la mission

L'objectif principal de cette étude était d'élaborer des options politiques alternatives et étudier leurs impacts en vue d'examiner l'introduction éventuelle d'une carte européenne du handicap (European Disability Card, ci-après « EDC »).

À cette fin, l'étude visait à :

- Définir et analyser le problème, y compris ses moteurs (causes), ses effets et son évolution possible, et analyser la base juridique et le cadre actuels. Il s'agissait notamment de:
 - Étudier l'éventail des services du marché intérieur offrant des conditions préférentielles aux personnes handicapées ;
 - Analyser la mise en œuvre de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées, les lacunes et les défis correspondants identifiés et proposer des recommandations d'amélioration.
- Évaluer l'adéquation des instruments possibles (règlement, directive, recommandation) pour mettre l'initiative en pratique. Cette évaluation a tenu compte des principes de subsidiarité et de proportionnalité.
- Fournir une évaluation des impacts possibles de l'EDC. Il s'agit notamment des impacts sociaux, économiques, environnementaux (y compris les impacts climatiques), numériques et des droits fondamentaux, ainsi que d'autres impacts demandés par les lignes directrices et la boîte à outils de la Commission européenne pour mieux légiférer,¹ notamment l'impact sur les petites et moyennes entreprises (PME) et la compétitivité.

Les résultats de cette étude ont fourni à la Commission les éléments nécessaires pour analyser le problème et évaluer les impacts potentiels des différentes options d'interventions concernant la portée et le contenu de l'initiative sur la EDC.

1.2 Approche méthodologique et défis rencontrés

Tout au long de l'étude, de multiples activités de **collecte de données** ont été menées, y compris des recherches documentaires détaillées, ainsi que des activités de recherche sur le terrain.

La **recherche documentaire** a consisté en une analyse des problèmes auxquels sont confrontées les personnes handicapées lorsqu'elles voyagent ou se rendent dans d'autres États membres, ainsi que de leur accès à des conditions préférentielles lorsqu'elles utilisent des services à l'étranger et de leur utilisation de la carte de stationnement de l'UE. Des recherches dans les bases de données ont permis de recueillir des statistiques et des données sur le nombre de personnes handicapées par État membre, y compris celles qui peuvent bénéficier de conditions préférentielles d'accès aux services et celles qui sont titulaires d'une carte de stationnement de l'UE, ainsi que les personnes handicapées entrant et sortant de chaque État membre à des fins touristiques. La **recherche de terrain** a inclus des entretiens avec des parties prenantes (n = 10), six sondages en ligne (n = 113), des entretiens pour quatre études de cas (n = 22), une consultation publique (n = 3 361) et quatre ateliers en ligne (n = 40).² La collecte de données effectuée dans le cadre de cette étude s'est heurtée à certains défis qui ont nécessité des ajustements à la stratégie initiale de collecte de données. En ce qui concerne la recherche documentaire, **l'un des principaux défis était le manque de statistiques et de données de suivi** sur le nombre de personnes handicapées dans l'UE, y compris celles qui voyagent à des fins touristiques, et sur le nombre et le type de conditions préférentielles offertes aux

¹ Commission européenne (2021), *Mieux légiférer : lignes directrices et boîte à outils*. Disponible à l'adresse : [lien](#).

² Les informations fournies entre parenthèses après certains des instruments de collecte de données indiquent le nombre respectif de participants/répondants.

personnes handicapées dans les États membres. Plus précisément, tous les États membres n'ont pas partagé des données accessibles sur le nombre de personnes ayant un handicap reconnu ou ayant droit à des conditions préférentielles, même si la plupart d'entre eux produisent certaines statistiques nationales sur le handicap. Par conséquent, afin d'obtenir des chiffres fiables, les données sur les personnes handicapées par État membre, y compris celles qui ont droit à des conditions préférentielles, ont été principalement extraites à l'aide de dossiers administratifs ou médicaux collectés au niveau des États membres, lorsqu'ils étaient disponibles. Ces informations ont été triangulées avec les résultats de l'enquête afin d'obtenir une vue d'ensemble des États membres offrant des conditions préférentielles aux personnes handicapées (résidents et non-résidents). Cependant, le **faible taux de réponses aux enquêtes en ligne n'a pas permis une triangulation systématique des données**. Les contributions et les informations recueillies au cours des ateliers en ligne ont permis de répondre à ce défi. En outre, les données disponibles sur le nombre de personnes handicapées titulaires de la carte de stationnement de l'UE n'étaient pas cohérentes entre les États membres. En particulier, certains États membres collectent des statistiques sur le nombre de cartes émises au cours d'une période donnée, tandis que d'autres mesurent le nombre de cartes en circulation. Dans certains cas, les États membres ne disposent pas de données au niveau national, mais uniquement au niveau régional ou local. Afin d'améliorer la robustesse et la comparabilité des données, les informations recueillies par le biais de recherches documentaires menées au niveau des États membres ont été triangulées avec les informations demandées directement aux autorités nationales via la plateforme pour les personnes handicapées (Disability Platform), et seules des données cohérentes ont été comparées (c'est-à-dire le nombre de cartes valides en circulation).

2 Résumé des résultats de l'étude

2.1 Définition du problème

Deux problèmes ont été identifiés :

1. Lorsque les personnes handicapées voyagent ou se rendent dans d'autres États membres, leur statut de handicap n'y est pas toujours reconnu, en particulier pour accéder à des conditions préférentielles, y compris celles liées aux services. Cette question a été mise en évidence par différentes catégories d'intervenants consultés tout au long de l'étude. Plus précisément, 46% des personnes handicapées ayant répondu à la consultation publique ont déclaré que leur statut de handicap n'était pas reconnu entre les États membres. En outre, les autorités publiques et les prestataires de services consultés ont affirmé que les personnes handicapées ont des difficultés à utiliser leur carte nationale d'invalidité pour prouver leur statut de handicap. Par conséquent, ils pourraient ne pas être traités de la même manière que les résidents handicapés du pays d'accueil en termes d'accès aux services dans des conditions préférentielles. En effet, l'étude a mis en évidence que les prestations liées au handicap ne sont pas toujours offertes sur un pied d'égalité aux résidents handicapés et aux personnes handicapées provenant d'autres États membres. Les répondants à l'appel à témoignages ('Call for Evidence')³ et à la consultation publique menée dans le cadre de cette étude ont affirmé que les personnes handicapées ont du mal à bénéficier de conditions préférentielles pour l'utilisation de certains services, obtenir de l'aide et, plus généralement, bénéficier de droits liés au handicap à l'étranger. Ce problème a été soulevé par 66% des citoyens de l'UE, environ les trois quarts des ONG et plus de la moitié des autorités publiques; 505 répondants étaient des personnes handicapées. Souvent, afin de prouver leur statut de handicap, les personnes handicapées sont invitées à présenter des documents médicaux.
2. Lorsqu'elles voyagent en voiture dans l'UE, les personnes handicapées rencontrent des difficultés pour utiliser leur carte de stationnement de l'UE. Comme l'ont souligné les autorités publiques, les organisations de la société civile (OSC) et les personnes handicapées consultées au cours de l'étude, les différences nationales en termes de conception et de fonctionnement de la carte de stationnement de l'UE créent une incertitude pour les personnes handicapées quant à la manière dont elles peuvent utiliser leur carte de stationnement, dans quelle zone elles peuvent circuler et se garer lorsqu'elles se déplacent

³ Commission européenne (2022), Appel à témoignages pour une analyse d'impact. Disponible à l'adresse : [lien](#).

et comment elles peuvent être sûres de respecter toutes les règles de circulation en dehors de leur commune de résidence. Cette question a été soulignée par les personnes interrogées dans le cadre de la consultation publique et plus particulièrement par 60 % des citoyens de l'UE, près des deux tiers des OSC, la moitié des autorités publiques ; 487 répondants étaient des personnes handicapées. En outre, de 2018 à 2022, environ 260 plaintes ont été déposées sur la plateforme SOLVIT concernant le manque de transparence des informations sur les droits accordés par la carte aux personnes handicapées lorsqu'elles voyagent dans d'autres États membres, la reconnaissance mutuelle limitée des cartes nationales de stationnement, ainsi que la légitimité des amendes reçues même sur présentation de la carte de stationnement de l'UE. Par conséquent, cette incertitude crée des difficultés pratiques dans l'exercice de la liberté de circulation des personnes handicapées. En effet, le fait de ne pas faire reconnaître sa carte de stationnement de l'UE dans un autre État membre, de ne pas connaître les conditions liées à sa possession et la manière dont la carte de stationnement de l'UE est contrôlée par les autorités locales empêchent les personnes handicapées d'utiliser la carte à l'étranger, ce qui les décourage de voyager en voiture à travers l'UE.

Si aucune mesure n'est prise, les personnes handicapées risquent de continuer à être confrontées à l'incertitude quant à l'acceptation de leur carte ou certificat national d'invalidité lorsqu'elles voyagent dans l'UE. En effet, l'impact de la carte européenne du handicap (EDC) pilote devrait être modeste en raison de sa nature volontaire et du nombre limité d'États membres et de secteurs concernés.⁴ D'autre part, les problèmes liés à la reconnaissance de la carte de stationnement de l'UE par les États membres devraient s'aggraver en raison des développements techniques et numériques, qui augmentent la divergence des modèles.

En outre, l'augmentation du vieillissement de la population devrait exacerber le problème, car la prévalence de l'invalidité est plus élevée chez les personnes âgées de 65 ans et + (actuellement 48,6 % des personnes de ce groupe d'âge). En outre, les habitudes de déplacement de la population générale devraient augmenter, comme c'était le cas jusqu'en 2019 avant la pandémie de Covid. Sur la base d'hypothèses sur l'évolution de l'écart entre les personnes handicapées et la population générale en ce qui concerne la propension aux voyages, quatre scénarios ont été élaborés dans le cadre de cette étude.⁵ Le scénario de référence suppose que l'écart estimé entre la propension au voyage (6,3 points de pourcentage) entre la population générale et les personnes handicapées demeure constant. Le scénario de l'écart croissant suppose que la participation des personnes handicapées au tourisme ne s'accroît pas parallèlement à celle de la population générale. Deux scénarios plus optimistes supposent soit une diminution minimale soit une fin de l'écart de déplacement. Toutefois, si l'UE prend des mesures, le scénario le plus probable est que l'écart estimé entre la participation des personnes handicapées aux voyages et la population générale persistera, car l'incertitude concernant la reconnaissance des cartes/certificats d'invalidité demeure.

2.2 La nécessité d'une action de l'UE

L'analyse de la nécessité d'une action de l'UE dans le domaine du handicap a été structurée comme suit :

- **La nécessité d'une action de l'UE** : celle-ci est directement liée à la nature transfrontalière des déplacements ainsi qu'à la nécessité d'assurer l'égalité de traitement des personnes handicapées dans leur accès aux conditions préférentielles offertes dans tous les États membres, y compris en matière de stationnement. En effet, l'existence d'approches/cadres nationaux divergents pourrait entraîner un déséquilibre au niveau des droits et une protection

⁴ L'initiative pilote de carte d'invalidité de l'UE a été financée dans le cadre du programme « Droits, égalité et citoyenneté » 2014-2020 et mise en œuvre par le biais de huit projets pilotes en 2016-2018. Il visait à promouvoir les droits des personnes handicapées et à soutenir la reconnaissance mutuelle volontaire du statut de handicap dans huit États membres participants : la Belgique, Chypre, l'Estonie, la Finlande, l'Italie, Malte, la Roumanie et la Slovaquie.

⁵ Les scénarios sont basés sur les informations recueillies sur les tendances passées de la propension à voyager de la population âgée de 15 à 64 ans (base de données Eurostat, TOUR_DEM_TOTOT. Disponible à l'adresse : [lien](#)) et les données d'enquête sur les personnes handicapées dans le même groupe d'âge (Impact économique et habitudes de voyage du tourisme accessible en Europe - Rapport complet. Disponible à l'adresse : [lien](#))

inégale des citoyens/travailleurs de l'UE dans l'ensemble de l'UE. Par conséquent, si l'UE n'intervenait pas, les défis actuels en termes d'acceptation limitée des cartes nationales d'invalidité et des cartes de stationnement de l'UE à travers les frontières intérieures de l'UE persisteraient, ainsi que les différences de traitement des personnes handicapées entre les États membres.

- **La valeur ajoutée de l'action de l'UE** : une intervention de l'UE pourrait créer une valeur ajoutée en facilitant la reconnaissance mutuelle du statut de handicap dans l'UE, renforçant ainsi la libre circulation des personnes handicapées, ainsi que leur égalité de traitement lors de l'accès aux services dans les États membres.
- **Une base juridique multiple** qui vise à faciliter la libre circulation des personnes handicapées lorsqu'elles voyagent ou se rendent dans d'autres États membres, à savoir :
 - **L'article 21, paragraphe 1**, (deuxième partie du TFUE relatif à la non-discrimination et à la citoyenneté de l'Union) consacre le principe de la libre circulation et dispose que « [l]a personne de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres, sous réserve des limitations et conditions prévues par les traités et par les mesures adoptées à leur effet ».
 - **Les articles 53 à 62** TFUE concernent les services fournis dans le marché intérieur.
 - **L'article 91** TFUE prévoit des règles communes applicables aux transports internationaux à destination ou en provenance du territoire d'un État membre ou transitant par le territoire d'un ou de plusieurs États membres.

2.3 Objectifs de l'intervention

Sur la base de l'évaluation du problème, l'étude a identifié les objectifs généraux et spécifiques suivants d'une éventuelle future initiative de l'UE :

- **Objectif général** : faciliter la libre circulation des personnes handicapées dans l'UE
- **Objectif spécifique 1** : faciliter la reconnaissance mutuelle du statut de handicap lorsque des personnes handicapées voyagent ou visitent d'autres États membres
- **Objectif spécifique 2** : assurer la reconnaissance mutuelle de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées

Ces objectifs se trouvent cohérents avec d'autres politiques de l'UE dans le domaine du handicap relatives aux droits des personnes handicapées et à la liberté de circulation de l'UE : (i) l'acte européen sur l'accessibilité, (ii) la directive 2004/38/CE relative au droit des citoyens de l'Union et des membres de leur famille de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres (« directive sur la libre circulation »), (iii) la directive 2006/123/CE relative aux services dans le marché intérieur, (iv) la décision (2010/48/CE) du Conseil concernant la conclusion, par la Communauté européenne, de la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (v) la résolution du Parlement européen du 13 décembre 2022 en faveur de l'égalité des droits des personnes handicapées, (vii) la résolution du Parlement européen du 18 juin 2020 sur la stratégie européenne en faveur des personnes handicapées pour l'après-2020, (viii) Communication de la Commission intitulée « Union pour l'égalité : stratégie pour les droits des personnes handicapées 2021-2030 », communication de la Commission. En outre, les deux objectifs spécifiques contribuent à la réalisation des objectifs d'inclusion sociale, d'égalité et de non-discrimination des personnes handicapées prévus par les mesures suivantes : (i) la Charte des droits fondamentaux, (ii) le « Plan d'action du socle européen des droits sociaux », (vi) les objectifs de développement durable.

2.4 Options d'interventions

Les options d'interventions suivantes ont été élaborées pour résoudre les problèmes identifiés et atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus :

- Option 1 : Scénario de référence.
- Options visant à faciliter la reconnaissance mutuelle du statut de handicap dans l'UE en ce qui concerne l'accès aux services lors de la visite d'un autre État membre :
 - A1 : Modèle d'EDC obligatoire dans tous les États membres à des fins de voyage et/ou de visite – pour des secteurs sélectionnés ;
 - A2 : Modèle EDC obligatoire dans tous les États membres à des fins de voyage et/ou de visite – pour tous les secteurs de services du marché intérieur.

- Options visant à faciliter l'utilisation et la certitude juridique de la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées :
 - B1 : Carte de stationnement volontaire de l'UE améliorée/renforcée ;
 - B2 : Modèle obligatoire de la carte de stationnement de l'UE.

Dans un premier temps, une longue liste d'éléments législatifs et non législatifs spécifiques (ou « sous-options ») a été élaborée. Ensuite, un examen préliminaire des éléments inclus dans la longue liste a été effectué, en examinant chaque élément/sous-option à la lumière de sa faisabilité et de son efficacité (potentielles). Les sous-options qui ont passé l'examen préliminaire ont été réparties entre les options A et B.

2.5 Analyse des impacts des options

Une évaluation détaillée des effets escomptés a été réalisée pour toutes les options, couvrant plusieurs types d'impacts, notamment les impacts **sociaux, économiques, environnementaux** et relatifs aux **droits fondamentaux**, ainsi que l'impact sur les **PME et la compétitivité**.

En ce qui concerne **les impacts sociaux**, les deux options A1 et A2 devraient réduire l'écart de déplacement des personnes handicapées par rapport au scénario de référence dans lequel l'écart de déplacement des personnes handicapées devrait rester constant (6,3 points de pourcentage). Toutefois, l'option « A2 : modèle EDC obligatoire dans tous les États membres à des fins de voyage et/ou de visite – pour tous les secteurs de services du marché intérieur » devrait entraîner une réduction plus importante de l'écart de déplacement (entre 2,8 et 4,12 points de pourcentage) par rapport à « A1 : modèle EDC obligatoire dans tous les États membres à des fins de voyage et/ou de visite – pour des secteurs sélectionnés » (entre 1,32 et 1,94 point de pourcentage). En outre, l'option A2 devrait lever l'incertitude liée à l'accès aux conditions préférentielles, étant donné que toutes les prestations actuellement offertes aux résidents handicapés seront également offertes aux non-résidents handicapés voyageant dans d'autres États membres ou s'y rendant. Par conséquent, il faut s'attendre à ce que l'option A2 ait des impacts sociaux plus positifs que l'option A1. Enfin, l'option « B2 : Modèle obligatoire de carte de stationnement de l'UE » aura des impacts sociaux plus positifs que l'option « B1 : Carte de stationnement volontaire de l'UE améliorée/renforcée » en raison d'une réduction plus importante de l'écart de déplacement (entre 0,27 et 0,4 point de pourcentage) ainsi que de la suppression de l'incertitude concernant la reconnaissance de la carte de stationnement dans l'ensemble de l'UE.

En termes d'**impacts économiques**, les options A1 et A2 entraîneront des coûts pour les autorités publiques et les prestataires de services. Ces coûts seront compensés par la valeur ajoutée pour le marché du tourisme accessible, qui devrait être plus importante dans l'option A2 (2,1 à 3,1 milliards d'euros) que dans l'option A1 (de 1,32 à 1,94 milliard d'euros). En ce qui concerne les options B1 et B2, les coûts de mise à jour du format et des dispositifs de sécurité des cartes de stationnement de l'UE seront compensés par une réduction des coûts d'application⁶ (qui devraient être plus élevés pour l'option B2 par rapport à l'option B1), qui ne peuvent pas être quantifiés avec précision, car ils dépendent principalement des gains de temps liés à l'homogénéité des dispositifs de sécurité des cartes de stationnement de l'UE. Ils seront également compensés par une augmentation globale de la valeur ajoutée sur le marché du tourisme accessible (entre 0,2 milliard d'euros et 0,3 milliard d'euros pour l'option B2, négligeable pour l'option B1).

En ce qui concerne **les impacts numériques**, les quatre options auront des effets plus positifs que le scénario de référence, bien que ceux-ci soient limités à l'amélioration des compétences numériques des personnes handicapées ainsi qu'au renforcement de la numérisation des autorités publiques dans les États membres.

En termes d'**impacts sur l'environnement**, les quatre options auront des impacts négligeables liées à l'empreinte environnementale (estimée dans une fourchette de 200 à 640 tonnes

⁶ Parmi les exemples de coûts d'application, on peut citer : (i) des formations pour les contrôleurs de stationnement afin qu'ils soient en mesure de reconnaître les différentes cartes de stationnement de l'UE de différents pays, (ii) le temps consacré à la vérification de différents formats, (iii) le temps consacré à répondre aux questions ou aux plaintes liées au format de la carte de stationnement et à son acceptation, etc.

d'équivalent CO2 pour l'option A1 et l'option A2) ainsi qu'à l'augmentation des déplacements en voiture des titulaires de cartes de stationnement de l'UE et à l'augmentation de la production de nouvelles cartes de stationnement de l'UE pour remplacer les anciennes (option B1 et option B2).

En ce qui concerne **les droits fondamentaux**, les quatre options auront des effets positifs sur la non-discrimination, l'intégration et la liberté de circulation.

Enfin, les quatre options ne devraient pas avoir d'impact significatif sur les **PME et la compétitivité**.

2.6 Classement et comparaison des impacts des options et définition de l'option privilégiée

Afin de classer et de comparer les performances des options par rapport au scénario de référence, une analyse multicritère a été appliquée en parfaite conformité avec les lignes directrices de la Commission pour une meilleure réglementation.⁷ À cette fin, la performance de chaque option a été évaluée en fonction des trois critères d'évaluation suivants : efficacité, efficacité et cohérence. Ces critères ont été évalués en fonction de chacun des objectifs spécifiques. Les options A2 et B2 s'avèrent plus efficaces et efficaces pour atteindre les objectifs spécifiques, en raison notamment des impacts plus importants en termes de réduction de l'écart de voyage et de valeur ajoutée sur le marché du tourisme accessible. Par conséquent, **les options A2 et B2 constituent les options privilégiées**. Les deux options auraient des **effets sociaux et économiques positifs**, principalement liés à une propension accrue des personnes handicapées à voyager et à leur participation accrue au tourisme. En supprimant les obstacles à la pleine reconnaissance de leur statut de handicap lorsqu'ils voyagent ou visitent d'autres États membres, ces deux options favoriseraient leur participation accrue à la société ainsi qu'un meilleur développement personnel et social. Dans l'ensemble, en termes de bénéfices nets potentiels, les deux options A2 et B2 rapporteraient respectivement 1,56 milliard d'euros et 0,056 milliard d'euros, compte tenu de l'estimation de la fourchette inférieure de l'impact sur la valeur ajoutée.

⁷ Commission européenne (2021), *Mieux légiférer : lignes directrices et boîte à outils*. Outil #62. Disponible à l'adresse : [lien](#).



Publications Office
of the European Union