

Bruxelles, le 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Analyse d'impact concernant une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact concernant une proposition de refonte pour un règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011

A. Nécessité d'une action

Pourquoi? Quel est le problème abordé?

Les règlements actuels fixent, à l'échelle de l'UE, des objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et camionnettes neuves jusqu'en 2020/2021. Les normes ont représenté un outil fondamental pour favoriser l'innovation et les investissements dans les technologies à faible intensité de carbone. Elles ont contribué à maintenir la prééminence technologique mondiale de l'industrie automobile de l'UE et à réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs. Les consommateurs ont bénéficié d'une diminution des coûts de carburant.

Toutefois, les problèmes majeurs suivants ont été mis en évidence: 1) le niveau d'adoption des véhicules les plus efficaces, y compris les véhicules à faibles émissions et à émission nulle, est insuffisant pour respecter les engagements de l'accord de Paris et améliorer la qualité de l'air, notamment dans les zones urbaines; 2) des économies de carburant possibles échappent aux consommateurs; 3) l'UE risque de perdre son avantage de compétitivité en raison de l'insuffisance de l'innovation dans les technologies automobiles à faibles émissions sur le long terme.

Quel objectif cette initiative devrait-elle atteindre?

L'initiative devrait: 1) contribuer à la réalisation des engagements de l'UE dans le cadre de l'accord de Paris par une réduction efficace en termes de coûts des émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes; 2) diminuer les coûts de consommation de carburant pour les consommateurs; 3) renforcer la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE et stimuler l'emploi.

Quelle est la valeur ajoutée d'une action au niveau de l'UE?

Sans action supplémentaire de l'UE, il est probable qu'il n'y aura que peu de nouvelles réductions substantielles des émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes neuves. Des normes en matière de CO₂ allant au-delà de 2020 aideront les États membres à atteindre leurs objectifs contraignants de réduction des émissions pour 2030 proposés dans le cadre du règlement sur la répartition de l'effort. Les initiatives nationales et locales à elles seules sont susceptibles d'être moins efficaces, car elles risquent d'être incohérentes et donc de fragmenter le marché intérieur.

B. Solutions

Quelles options législatives et non législatives ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?

Diverses options stratégiques ont été envisagées concernant les aspects suivants:

- 1) objectifs en matière d'émissions de CO₂;
- 2) répartition de l'effort entre les constructeurs;
- 3) incitations pour les véhicules à faibles émissions et à émission nulle (LEV/ZEV);
- 4) éléments pour une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité;
- 5) renforcement de la gouvernance.

Qui soutient quelle option?

En ce qui concerne les niveaux cibles, les constructeurs sont généralement en faveur d'objectifs pour 2030 moins ambitieux par rapport à ceux préconisés par les ONG de protection de l'environnement et de défense des

consommateurs, qui sont en faveur d'objectifs plus ambitieux, tant pour 2025 que pour 2030. En ce qui concerne la répartition de l'effort, les constructeurs se prononcent en faveur d'une courbe de valeurs limites fondée sur la masse, tandis que les ONG préfèrent l'empreinte au sol comme paramètre d'utilité. Alors que l'industrie automobile est essentiellement contre une prescription contraignante en matière de LEV/ZEV, les producteurs de batteries et d'électricité, les investisseurs dans les infrastructures, les villes européennes confrontées à des problèmes de qualité de l'air, ainsi que la plupart des ONG dans les domaines de l'environnement et des transports prônent une telle approche. Les organisations représentant les consommateurs adoptent une position neutre sur ce point.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Les réductions supplémentaires des émissions de CO₂ pour les voitures entre 2005 et 2030, par rapport au scénario de référence, vont de 4 à 11,4 points de pourcentage. Entre 2020 et 2030, les émissions de polluants atmosphériques diminuent de 2 à 8 points de pourcentage pour les NO_x et de 10 points de pourcentage au maximum pour les particules PM_{2,5}. Pour les camionnettes, les réductions supplémentaires des émissions de CO₂ entre 2005 et 2030 varient de 4,8 à 14,1 points de pourcentage. Les émissions de polluants atmosphériques des camionnettes se réduisent de 9 (NO_x) ou 10 (PM_{2,5}) points de pourcentage au maximum entre 2020 et 2030.

Les avantages procurés aux consommateurs en termes de «coût total de possession» pour une «voiture neuve moyenne» de 2030 sont compris entre 1 000 et 2 000 EUR, sur la base d'une durée de vie de 15 ans. Pour une «camionnette neuve moyenne» de 2030, ces économies se situent entre 3 800 et 4 400 EUR. Des économies nettes sont réalisées pour les utilisateurs tant de première que de seconde main, ce qui profite également aux groupes de consommateurs à moindres revenus.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?

Les coûts de fabrication augmenteront et le prix des véhicules s'en ressentira, si bien que les consommateurs/entreprises devront faire face à des coûts initiaux plus élevés pour un véhicule neuf. Ces coûts augmentent avec des niveaux cibles plus stricts pour les émissions de CO₂ à l'échelle du parc de véhicules. Pour une voiture neuve moyenne immatriculée en 2030, les coûts supplémentaires vont de 400 à 2 700 EUR. Pour une camionnette moyenne de 2030, ils se situent entre 400 et 2 400 EUR.

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises?

L'analyse fait apparaître des effets économiques positifs, y compris pour les PME. Les petits constructeurs automobiles représentant moins de 1 000 immatriculations de véhicules neufs dans l'UE par an sont exemptés des normes en matière de CO₂. Les PME qui utilisent des camionnettes plus efficaces sur le plan énergétique profiteront largement d'économies de carburant. Dans la chaîne de valeur de l'industrie automobile, les PME produisant des technologies conventionnelles devront peut-être s'adapter, mais elles bénéficieront également de la demande supplémentaire de nouvelles technologies plus efficaces.

Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?

La perte de recettes tirées des taxes sur les carburants en 2030 est estimée à environ 0,04 % du PIB de l'UE-28. Dans tous les scénarios évalués, cette perte est supposée compensée par une augmentation de la fiscalité indirecte.

Y aura-t-il d'autres incidences notables?

La mise en place d'un cadre réglementaire ambitieux mais réaliste et d'un bon rapport coût-efficacité pour les voitures et les camionnettes aidera l'industrie automobile de l'UE à maintenir sa compétitivité et son accès aux marchés à l'échelle mondiale. Du fait de besoins moindres en combustibles fossiles, la situation de l'UE en matière de sécurité énergétique s'améliorera, les plus forts gains devant être obtenus à moyen terme.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Un réexamen de l'efficacité de la nouvelle législation pourrait être effectué en 2024, en l'alignant sur le réexamen d'autres dispositions législatives telles que celles figurant dans la proposition relative au système d'échange de quotas d'émissions (SEQE) et dans le règlement sur la répartition de l'effort.