



COMMISSION  
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.5.2018  
SWD(2018) 186 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**  
**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil  
établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les  
nouveaux véhicules lourds**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

## Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds

### A. Nécessité d'une action

#### Pourquoi? Quel est le problème à résoudre?

Entre 1990 et 2015, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds ont augmenté de quelque 19 %. Les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds ne sont actuellement pas réglementées dans l'UE, contrairement aux émissions des voitures particulières et des camionnettes.

Un grand nombre de technologies déjà disponibles et d'un bon rapport coût-efficacité permettant d'améliorer l'efficacité énergétique ne sont pas largement déployées sur le marché même si leurs coûts sont faibles et qu'elles pourraient apporter d'importantes économies nettes. Cela est dû principalement à une information imparfaite et asymétrique sur le marché des nouveaux véhicules car il est difficile pour les opérateurs de services de transport, qui sont principalement des PME, d'avoir accès aux informations techniques sur ces technologies et d'en faire pleinement usage.

En conséquence, les problèmes identifiés sont les suivants:

- 1) En l'absence de toute nouvelle action, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds devraient augmenter de jusqu'à 6 % entre 2015 et 2030;
- 2) les opérateurs de services de transport et leurs clients passent à côté d'économies de carburant;
- 3) les constructeurs de véhicules lourds et les équipementiers européens risquent de perdre leur supériorité technologique et en matière d'innovation car des marchés importants tels que les États-Unis, le Canada, le Japon et la Chine ont établi ces dernières années des normes d'émission visant à stimuler l'innovation et à améliorer rapidement l'efficacité énergétique des véhicules.

Les parties affectées comprennent la population générale, les opérateurs de services de transport de marchandises et les constructeurs de véhicules lourds.

#### Quels objectifs 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 en réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds, 2) réduire les coûts de fonctionnement pour les opérateurs de services de transport et les coûts de transport pour les consommateurs, 3) maintenir la position dominante en matière d'innovation technologique des constructeurs de véhicules lourds et des équipementiers de l'UE.

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

L'action de l'UE présente un bon rapport coût-efficacité et assurera la coordination de mesures prises par les États membres pour faire face au changement climatique. Il est peu probable que l'action des États membres agissant individuellement serait suffisante.

### B. Solutions

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

La nécessité d'introduire des normes en matière d'émission de CO<sub>2</sub> a été identifiée à la suite d'une analyse des mesures relevant de la politique des transports de l'UE. Elle impliquerait la mise en place, au niveau de l'UE, d'une mesure complémentaire agissant sur l'offre visant à assurer une décarbonisation effective du secteur des transports par véhicules lourds.

Pour la conception des normes en matière de CO<sub>2</sub>, différentes options stratégiques ont été examinées concernant les aspects suivants:

- 1) objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub>;
- 2) répartition des objectifs en matière d'émission de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules de l'UE entre les différents groupes de véhicules et constructeurs de véhicules;
- 3) mesures d'incitation en faveur des 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?**

La majorité des parties intéressées sont en faveur de l'introduction d'objectifs d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds au niveau de l'UE. Les constructeurs de véhicules lourds préconisent des objectifs moins ambitieux comparés aux ONG et sont en faveur d'un seul objectif d'émission de CO<sub>2</sub> par constructeur. En ce qui concerne les véhicules à faibles émissions / à émission nulle, les constructeurs sont en faveur de bonifications tandis que les ONG sont en faveur d'un mandat. Une mise en œuvre d'un bon rapport coût-efficacité a le soutien de toutes les parties intéressées, les constructeurs étant en faveur d'un système de mise en réserve et d'emprunt tandis que les organisations de la société civile sont en faveur d'un système d'échange. La plupart des parties intéressées soutiennent l'idée de surveiller les valeurs de CO<sub>2</sub> certifiées par rapport aux émissions en conditions réelles.

#### **C. Incidences de l'option privilégiée**

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

Les options considérées couvrent une série de trajectoires d'objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'en 2030.

Parmi les différentes options considérées pour les niveaux des objectifs, les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules lourds en 2030, par rapport au scénario de base, vont de 3 % à 8 %. D'ici 2030, les émissions de NO<sub>x</sub> diminuent de 1,3 % à 4,7 % et les émissions de PM<sub>2,5</sub> de jusqu'à 6 %.

Des bénéfices nets non négligeables sont attendus pour la société dans son ensemble ainsi que pour les opérateurs de services de transport et pour les consommateurs. Ils augmentent à mesure que les niveaux des objectifs en matière de CO<sub>2</sub> deviennent plus stricts. Les bénéfices économiques nets dans une perspective sociétale, y compris des coûts de CO<sub>2</sub> évités, vont de 9 377 à 52 369 EUR par camion immatriculé en 2025 et de 41 567 à 87 278 EUR par camion immatriculé en 2030.

Dans la perspective de la première et de la deuxième utilisations, les économies cumulées nettes, c'est-à-dire la différence entre les économies de carburant et les coûts de construction, vont de 5 413 EUR à 37 589 EUR par camion en 2025 et de 22 032 EUR à 82 429 EUR par camion en 2030. Cela correspond à une économie de 1 % à 4 % de ses coûts de fonctionnement en 2025 et de 3 % à 12 % en 2030.

Une analyse des technologies d'un bon rapport coût-efficacité déjà disponibles ou susceptibles d'être disponibles à court terme montre que leur déploiement complet permettrait d'atteindre des réductions d'émissions de l'ordre de 15 % à 20 % en 2025 par rapport au scénario de base.

Des incertitudes plus grandes concernant la performance et les coûts de technologies plus avancées et, en particulier, de groupes motopropulseurs alternatifs s'appuyant sur l'existence d'une infrastructure pour la distribution de carburants alternatifs pourraient affecter la faisabilité des options avec niveau d'objectif plus élevé en 2030.

Les coûts totaux du transport routier de marchandises par activité sont légèrement réduits, de moins de 1 % en 2025 et de l'ordre de 1 % à 3 % en 2030.

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

Les coûts de construction augmenteront et donc les opérateurs qui feront l'acquisition d'un nouveau camion devront faire face à des coûts initiaux plus élevés. Pour un nouveau camion moyen immatriculé en 2025, le surcoût ira de 858 à 27 797 EUR et en 2030, de 4 657 à 58 760 EUR selon les options considérées. En termes relatifs, le surcoût représentera entre 0,8 % et 25,3 % du prix d'achat du véhicule.

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

Les opérateurs de services de transport, principalement des PME, devraient bénéficier d'une consommation de carburant réduite. Les économies en résultant devraient compenser largement les coûts additionnels pour l'acquisition d'un nouveau camion équipé de technologies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Les PME qui fournissent de telles technologies aux constructeurs de véhicules lourds bénéficieront de la demande accrue.

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

Les recettes fiscales dans l'UE28 devraient diminuer légèrement en raison de la diminution des ventes de carburant diesel.

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

Un cadre réglementaire pour les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules lourds aidera l'industrie automobile de l'UE à conserver sa supériorité technologique et en matière d'innovation et son accès aux marchés mondiaux. En raison de besoins réduits en carburants fossiles, la situation de l'UE sur le plan de la sécurité énergétique s'améliorera.

**D. Suivi**

**Quand la législation sera-t-elle réexaminée? 4 lignes maximum**

Un premier réexamen est prévu en 2022 concernant l'efficacité de la législation. L'examen devrait (1) établir ou confirmer l'objectif pour 2030, (2) étendre le champ d'application à d'autres groupes de véhicules lourds, c'est-à-dire aux autobus et aux petits camions, (3) réexaminer l'efficacité des modalités d'exécution, notamment le système d'incitation pour les véhicules à émission nulle et à faibles émissions.