COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7), et abrogeant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact concernant l'élaboration de normes d'émission Euro 7 pour les voitures, camionnettes, camions et autobus.

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?

Malgré les progrès accomplis dans la réduction des émissions nocives grâce à l'introduction d'essais en conditions de conduite réelles (RDE) en 2017, l'évaluation des normes d'émission Euro 6/VI respectivement pour les voitures/camionnettes et les camions/autobus a mis en évidence trois problèmes majeurs qui montrent que les normes existantes ne contribuent pas suffisamment à la réduction des émissions polluantes du transport routier dans l'UE: (1) les normes d'émission des véhicules sont trop complexes; (2) les limites actuelles d'émission de polluants sont obsolètes, étant donné que de nombreux polluants nocifs restent non réglementés et que des réductions d'émissions supplémentaires sont possibles grâce aux technologies actuelles; (3) les émissions réelles des véhicules ne sont pas suffisamment maîtrisées tout au long de la durée de vie de ceux-ci (par exemple, la norme Euro 6 n'exige qu'une durabilité de 5 ans alors que l'âge moyen des voitures sur les routes de l'UE est de 10,8 ans). Malgré les objectifs proposés de réduire de 100 % les émissions de CO_2 pour les voitures et les camionnettes d'ici à 2035, d'augmenter la part des véhicules lourds à émission nulle et à faibles émissions et les nouveaux véhicules Euro 6d/VI E entrant sur le marché, un faible niveau de pollution ne peut être atteint pour les émissions polluantes provenant du transport routier, ni pour les polluants traditionnels tels que les NOx, les particules d'échappement ou le méthane, ni pour les nouveaux polluants tels le protoxyde de l'azote ou les particules autres que celles sortant par le tuyau d'échappement, provenant des freins et des pneumatiques qui seront présents indépendamment du moteur.

Quels sont les objectifs à atteindre?

L'objectif général est double: assurer le bon fonctionnement du marché unique en établissant des règles plus adéquates, plus rentables et à l'épreuve du temps pour les émissions des véhicules; et assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé dans l'UE en réduisant davantage les émissions de polluants atmosphériques provenant du transport routier pour atteindre une pollution zéro, comme l'exige le plan d'action «zéro pollution», le plus rapidement possible. L'initiative vise à atteindre les objectifs spécifiques suivants: (1) réduire la complexité des normes d'émission Euro actuelles, réduire les coûts administratifs et faciliter une mise en œuvre efficace; (2) fixer des limites actualisées pour tous les polluants atmosphériques pertinents; et (3) améliorer le contrôle des émissions en conditions d'utilisation réelles.

Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?

Avec les normes d'émission Euro 6/VI pour les voitures/camionnettes et les camions/autobus, une législation pleinement harmonisée de l'UE est déjà en place. Il est peu probable qu'une action au niveau national ou international aboutisse à des résultats optimaux étant donné que la pollution atmosphérique et le transport routier sont de nature transfrontière. Sans une action commune au niveau de l'UE, les États membres pourraient adopter de nombreuses règles avec différents niveaux de rigueur. Cela entraînerait une fragmentation du marché et nuirait au fonctionnement du marché unique. L'action de l'UE est donc pleinement justifiée pour résoudre le problème des émissions excessives de polluants provenant du transport routier.

B. Les solutions

Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Les options 1, 2a, 2b et 3a (l'option 3b sur le niveau élevé d'ambition numérique a été écartée) ont été élaborées conformément aux objectifs spécifiques. Toutes les options visent à réduire la complexité des normes d'émission Euro actuelles en introduisant des mesures de simplification. Des limites d'émission actualisées pour tous les polluants atmosphériques pertinents sont prévues dans l'option 1 avec une ambition écologique faible, dans les options 2a et 3a avec une ambition écologique moyenne et dans l'option 2b avec une ambition écologique élevée. La maîtrise des émissions en conditions de conduite réelles est améliorée dans l'option 1 par des limites peu ambitieuses en matière d'essais en conditions de conduite réelles, dans l'option 2a par des limites d'essai en conditions de conduite réelle et des exigences de durabilité moyennes, dans l'option 2b par des limites en matière d'essais en conditions de conduite réelle et des exigences de durabilité très ambitieuses et, dans l'option 3a, par des limites d'essai en conditions de conduite réelles et des exigences de durabilité d'une ambition moyenne, et une nouvelle ambition numérique grâce à une surveillance continue des émissions. L'évaluation globale de la proportionnalité de l'efficacité, de l'efficience et de la cohérence de chacune des

options a montré que l'option privilégiée peut être réduite à l'option stratégique 3a, avec une ambition écologique et numérique moyenne pour les véhicules légers et lourds.

Quelles sont les positions des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

La consultation publique a montré qu'en général, les parties prenantes du secteur sont plus susceptibles de soutenir le scénario de référence, c'est-à-dire le scénario de «politiques inchangées» en supposant que la norme Euro 6/VI continue de s'appliquer; ou l'option stratégique nº 1, peu ambitieuse en matière d'environnement. En particulier, elles ont fait part de leurs préoccupations concernant le potentiel technologique de réduction des émissions, en particulier dans le cadre de l'option 2b. En revanche, les États membres, les représentants de la société civile et les citoyens se sont montrés plus favorables aux actions menées dans le cadre des options 2 et 3 avec un niveau d'ambition écologique et numérique de moyen à élevé.

C. Incidence de l'option privilégiée

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

Les incidences ont été évaluées par rapport à un scénario de référence dans l'hypothèse de la poursuite des étapes Euro 6 d/VI E actuellement applicables et de la récente proposition de révision des normes d'émission de CO_2 pour les voitures/camionnettes. L'option stratégique 3a privilégiée offre, grâce à une double ambition écologique et numérique, des effets positifs substantiels sur la santé publique et l'environnement, exprimés en avantages chiffrés pour la santé et l'environnement couvrant tous les polluants jusqu'en 2050. Le principal facteur à l'origine de ces effets positifs est la réduction des émissions de polluants atmosphériques nocifs. Par exemple, pour les voitures/camionnettes en 2035, les émissions de NOx ne sont que de 221 kt dans l'option 3a, au lieu de 389 kt dans le scénario de référence. Pour les camions/autobus, en 2035, les émissions de NOx ne sont que de 313 kt dans l'option 3a, au lieu de 705 kt dans le scénario de référence. Selon les estimations, les réductions des émissions polluantes se traduiront par des avantages monétaires totaux pour la santé de 56 milliards d'euros pour les voitures/camionnettes et de 134 milliards d'euros pour les camions/autobus sur la période 2025-2050. En outre, l'option stratégique 3a privilégiée se traduit par des économies totales de coûts pour les entreprises estimées à 4,7 milliards d'euros pour les voitures/camionnettes et à 0,6 milliard d'euros pour les camions/autobus sur la période 2025-2050.

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

Selon les estimations, les coûts réglementaires totaux pour l'industrie automobile augmenteront dans l'option privilégiée. Cela s'explique par l'augmentation des coûts de mise en conformité importants sous la forme de coûts d'équipement pour les technologies de contrôle des émissions, et des coûts connexes de R &D et d'étalonnage, y compris les coûts des installations et de l'outillage. Le total des coûts réglementaires supplémentaires entre 2025 et 2050 est estimé à 35 milliards d'euros pour les voitures/camionnettes et à 18 milliards d'euros pour les camions/autobus. Si l'on tient également compte des économies de coûts estimées, le coût global par véhicule devrait augmenter de 304 euros pour les voitures/camionnettes et de 2 681 euros pour les camions/autobus. Les coûts par véhicule ne devraient pas représenter plus de 2 à 3 % du prix moyen des véhicules pour n'importe quel segment de véhicules pour les voitures/camionnettes et les camions/autobus.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

Bien que l'option privilégiée ait une incidence sur les coûts des fabricants, qui sont principalement de grandes entreprises, elle aurait également un effet positif sur leur compétitivité. L'utilisation des meilleures technologies disponibles en matière de contrôle des émissions et des nouveaux capteurs favorise l'accès aux marchés internationaux clés, en particulier les États-Unis et la Chine, qui sont soumis à des exigences plus strictes en matière de limites d'émission. Les 35 constructeurs PME recensés — qui construisent généralement des voitures sur la base de systèmes de propulsion de grands constructeurs — ne devraient pas être affectés de manière significative, notamment parce que l'exemption de certains essais pour les petits constructeurs continuera de s'appliquer.

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

Étant donné que les coûts réglementaires supplémentaires résultent de l'augmentation du matériel et de la R &D et des coûts d'étalonnage correspondants, ils seront supportés par les constructeurs automobiles et les équipementiers. Les acteurs du secteur devraient répercuter ces coûts sur leurs consommateurs. Dans l'ensemble, aucune incidence significative n'est attendue sur les budgets et les administrations nationaux.

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

Grâce à une surveillance continue des émissions, davantage d'informations sur les performances des véhicules en matière d'émissions pourraient être mises à la disposition des consommateurs, tout en facilitant la détection

des cas de non-conformité et de dysfonctionnement. Cela devrait avoir une incidence positive sur la confiance des consommateurs et contribuer à la modernisation des procédures de contrôle technique. L'option privilégiée est également considérée comme ayant un impact légèrement positif sur le marché unique pour tous les véhicules, sur les compétences des travailleurs et sur l'emploi. En outre, en réglementant la durabilité des batteries embarquées, l'acceptation des véhicules électriques à batterie sera encouragée.
Proportionnalité?
L'action proposée répond à l'objectif de l'initiative, à savoir l'ambition «zéro pollution» de l'UE, sans aller au-delà de ce qui est nécessaire pour réduire la complexité des normes d'émission Euro actuelles, pour garantir des limites actualisées pour tous les polluants atmosphériques concernés et pour améliorer le contrôle des émissions en conditions d'utilisation réelles.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
Plusieurs indicateurs de surveillance ont été définis pour la révision des normes d'émission Euro 7 prévue dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours des initiatives «Ajustement à l'objectif 55».