

Bruxelles, le 31.1.2014
SWD(2014) 32 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

accompagnant le document

**Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la
réduction des émissions polluantes des véhicules routiers**

{COM(2014) 28 final}
{SWD(2014) 33 final}

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

accompagnant le document

**Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 en ce qui concerne la
réduction des émissions polluantes des véhicules routiers**

1. DEFINITION DU PROBLEME

1.1. Contexte

Des normes d'émissions européennes communes définies dans une série de directives de l'UE fixent des limites acceptables pour les émissions d'échappement toxiques de l'ensemble des véhicules légers et lourds vendus dans l'UE. Les normes Euro sont formulées selon une approche à deux niveaux, ce qui signifie que les aspects essentiels sont contenus dans un instrument principal qui est adopté selon la procédure législative ordinaire, tandis que les aspects techniques non essentiels sont réglementés au moyen d'actes délégués ou d'exécution. Les deux instruments principaux correspondants sont:

- le règlement (CE) 715/2007
- le règlement (CE) 595/2009

1.2. Problèmes identifiés

Dans le contexte global de la pollution atmosphérique, du réchauffement de la planète et de la simplification de la réglementation, six domaines de problèmes spécifiques ont été identifiés, dans lesquels des défaillances du marché et de la réglementation empêchent d'aborder les grands enjeux:

- 1) Potentiel de réduction de la consommation de carburant par une conduite efficace insuffisamment exploité

Le potentiel de réduction de la consommation de carburant par une conduite efficace est insuffisamment exploité. Le support technique à la conduite éco-efficace se concentre sur les compteurs de consommation de carburant (FCM) et les indicateurs de changement de rapport (GSI). Les GSI ont déjà été rendus obligatoires sur les nouveaux modèles de voiture de catégorie M1 qui sont équipés d'une boîte de vitesses manuelle. En revanche, il n'existe encore aucune prescription légale concernant le montage de FCM pour aucune catégorie de véhicule à moteur. Des études¹ montrent pourtant que le potentiel de conduite éco-efficace peut être mieux exploité lorsque FCM et GSI sont utilisés en même temps.

- 2) Le champ d'application des limites d'émission d'ammoniaque (NH₃) menace de faire disparaître du marché les véhicules lourds fonctionnant au gaz naturel.

La valeur limite pour l'ammoniaque (NH₃) a été fixée dans la législation sur les émissions Euro VI² pour tous les véhicules lourds, indépendamment du type de moteur et elle est devenue contraignante à partir du 31 décembre 2012. En principe, cette limite avait pour objet d'atténuer un risque de libération d'ammoniaque (trop d'ammoniaque utilisée dans les systèmes de contrôle des émissions) dans les véhicules lourds équipés de moteurs diesel. Comme la formation d'une petite quantité de NH₃ est également normale dans le processus de combustion des moteurs à essence ou à gaz naturel qui n'ont pas besoin de tels systèmes utilisant l'ammoniaque, cette limite constitue pour les véhicules concernés un lourd désavantage dans ce très petit segment du marché des véhicules lourds. Cela ferait probablement augmenter considérablement le coût de véhicules tels que les bus de

¹ TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption.

² Règlement (CE) 595/2009

transport fonctionnant au gaz naturel comprimé (CNG), de sorte que leur remplacement par des véhicules diesel autrement plus polluants serait encouragé.

- 3) La limite de masse supérieure du règlement Euro 6 concernant les véhicules légers impose deux homologations pour certaines plateformes de véhicule.

Actuellement, il existe une limite stricte de masse de référence définissant si les véhicules doivent être réceptionnés, pour ce qui concerne leurs émissions, selon la législation applicable aux véhicules légers ou lourds, de sorte que des variantes du même type de véhicule peuvent se retrouver des deux côtés de la démarcation. La conséquence est que le même type de véhicule aura besoin d'une double certification de ses émissions, ce qui nécessite d'effectuer le double d'essais. Cela crée des coûts considérables pour le constructeur, sans apporter d'avantage environnemental évident.

- 4) Les limites d'émissions à basse température Euro 6 pour les véhicules légers ne sont pas adaptées au progrès technique.

Les émissions des véhicules légers modernes sont réduites par des systèmes de post-traitement ou des mesures internes aux moteurs. Les limites Euro 5 actuelles pour les hydrocarbures (HC) et le monoxyde de carbone (CO) ne sont plus adaptées au progrès technique accompli ces dernières années. De plus, les limites Euro 6 d'émission de NOx à basse température ne sont pas encore définies.

- 5) Le règlement sur les émissions des véhicules légers Euro 6 spécifie une valeur limite pour les émissions totales d'oxyde d'azote (NOx), mais pas de valeur limite séparée pour le dioxyde d'azote (NO₂).

Les oxydes d'azote (NOx) émis par les véhicules à moteur se composent d'oxyde d'azote (NO) et de dioxyde d'azote (NO₂). Les émissions de NO₂ directes sont considérées comme particulièrement problématiques car elles ont les impacts les plus significatifs sur la santé en milieu urbain. Pour assurer que l'utilisation des technologies modernes de contrôle des émissions n'entraîne pas une augmentation des émissions de NO₂ directes, des limites d'émission sont déjà prévues pour les véhicules lourds dans la législation Euro VI, tandis que le règlement actuel sur les émissions des véhicules légers Euro 6 spécifie seulement une valeur limite pour les émissions totales d'oxydes d'azote NOx.

- 6) Les limites d'émission de THC des véhicules légers Euro 6 causent des problèmes pour les constructeurs de véhicules fonctionnant au gaz naturel comprimé (CNG).

Les limites actuelles d'émission d'hydrocarbures totales (THC) des véhicules légers Euro 6 incluent les émissions de méthane et d'hydrocarbures non méthaniques (NMHC). La principale raison d'inclure le méthane est le fait qu'il constitue un important gaz à effet de serre. Cependant, il serait plus approprié d'ajouter le méthane aux émissions d'équivalent CO₂ d'un véhicule et de déréglementer les émissions de méthane au niveau de la réception par type. Cela favoriserait également l'entrée sur le marché des véhicules fonctionnant au gaz naturel (NGV). Du fait de l'inclusion du méthane, les NGV peuvent en effet difficilement respecter les limites d'émission de THC alors que ces véhicules ont des émissions globales de gaz à effet de serre plus faibles par distance parcourue.

1.3. Qui est affecté, de quelle manière et à quel degré?

Plusieurs groupes différents sont affectés par les problèmes abordés ci-dessus:

- La population de l'Union européenne est affectée par la mauvaise qualité de l'air à travers les effets aigus et chroniques sur la santé³.
- Les usagers des véhicules à moteur sont affectés par les changements de prix des véhicules neufs. Ils peuvent toutefois bénéficier également d'une plus grande économie de carburant.
- Les constructeurs de véhicules à moteur sont affectés car des limites d'émission plus strictes nécessitent le développement de nouvelles technologies. Les constructeurs pourraient cependant bénéficier de la simplification et d'une révision possible des limites d'émission de NH₃ et de THC. L'impact sur les constructeurs des pays tiers ne devrait pas différer de l'impact sur ceux de l'Union.
- Les fournisseurs de composants pourraient être affectés par une demande accrue pour certains composants. Les PME se situent presque exclusivement au début de la chaîne d'approvisionnement automobile et l'effet sur ces entreprises devrait être minimal.

2. ANALYSE DE LA SUBSIDIARITE

Comme d'autres actes législatifs concernant la réception par type des véhicules à moteur, l'action envisagée s'appuie sur l'article 114 du TFUE assurant le fonctionnement du marché intérieur. Comme l'initiative envisagée concerne des amendements à la législation existante de l'UE, seule l'UE peut agir efficacement. L'action de l'Union européenne est également nécessaire pour éviter l'émergence de barrière au marché unique et en raison de la nature transnationale de la pollution atmosphérique et des changements climatiques.

3. OBJECTIFS

Les objectifs généraux sont les suivants:

- assurer le bon fonctionnement du marché intérieur;
- assurer un haut niveau de protection de l'environnement et de la santé dans l'Union européenne;
- contribuer aux objectifs ambitieux de l'Union européenne en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- avoir une législation sur les émissions et des prescriptions pour la réception par type qui reflètent le progrès technique et chercher des solutions aux déficiences réglementaires qui ont été identifiées;
- exploiter le potentiel de simplification dans le cadre juridique;
- améliorer l'efficacité des modes de conduite afin de réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

Les objectifs opérationnels sont les suivants:

³ OMS 2004, Les aspects sanitaires de la pollution atmosphérique.

- assurer que les nouveaux véhicules à moteur soient équipés de systèmes aidant le conducteur à adopter un style de conduite éco-efficace là où des économies potentielles de carburant ne sont pas entièrement exploitées;
- éviter que les limites de NH₃ adoptées pour tous les véhicules lourds ne fassent obstacle à l'adoption par le marché de certains véhicules à allumage commandé;
- résoudre le problème lié à la nécessité d'une double certification coûteuse des émissions et éliminer ainsi des frais superflus de mise en conformité;
- permettre à la Commission de proposer des limites d'émission à basse température actualisées au moyen d'actes délégués en cas de nécessité avérée;
- permettre à la Commission de proposer une limite séparée pour les émissions de NO₂ des véhicules légers en cas de nécessité avérée;
- permettre à la Commission de proposer la déréglementation des émissions de méthane au moyen d'un acte délégué en cas de nécessité avérée et pour autant que les émissions de méthane soient incluses en tant qu'émissions d'équivalent CO₂ en application du règlement sur les émissions de CO₂ des véhicules à moteur.

4. OPTIONS

Par rapport aux problèmes identifiés décrits dans la section 1.2, des options concrètes pour aborder les trois premiers domaines de problèmes sont présentées ci-après:

- 1) *Potentiel de réduction de la consommation de carburant par une conduite efficace insuffisamment exploité*

Option 1: Pas de changements à la situation existante

Option 2: Compteurs de consommation de carburant obligatoires pour tous les véhicules légers et extension de l'installation obligatoire d'indicateurs de changement de rapport des voitures particulières uniquement à l'ensemble des véhicules légers

Option 3: Rendre le FCM obligatoire pour les véhicules légers et lourds et étendre l'installation obligatoire du GSI des voitures particulières uniquement à l'ensemble des véhicules légers et lourds

- 2) *Le champ d'application des limites d'émission d'ammoniacque (NH₃) menace de faire disparaître du marché les véhicules lourds fonctionnant au gaz naturel.*

Option 1: Pas de changements à la situation existante

Option 2: Changer le champ d'application des limites Euro VI pour le NH₃ de sorte qu'elles ne s'appliquent qu'aux véhicules lourds équipés de moteurs à allumage par compression

- 3) *La limite de masse supérieure du règlement Euro 6 concernant les véhicules légers nécessite deux homologations pour certaines plateformes de véhicule.*

Option 1: Pas de changements à la situation existante

Option 2 Supprimer la limite de masse supérieure du règlement Euro 6 concernant les véhicules légers pour ce qui concerne les émissions

Pour les problèmes spécifiques 4-6 mentionnés ci-dessus, les options sont de laisser la situation actuelle inchangée ou d'introduire des mandats pour des actes délégués aux règlements pertinents concernant la réception par type.

5. ÉVALUATION DES INCIDENCES

5.1. Approche

Les options sont analysées de manière proportionnée et en mettant l'accent sur les aspects économiques (effets sur l'industrie et les consommateurs) et environnementaux (émissions de gaz à effet de serre et polluants). En raison du faible ordre de grandeur des effets possibles sur l'emploi, les possibilités de quantifier l'impact social sont très limitées.

Étant donné que les options réglementaires identifiées dans les domaines de problèmes 4, 5 et 6 visent à donner à la Commission un mandat pour modifier et compléter la législation sur les émissions, aucune analyse des incidences n'est fournie pour ces options. Par conséquent, le présent rapport se borne à fournir une évaluation proportionnée des incidences des options envisagées pour aborder les domaines de problèmes 1, 2 et 3.

5.2. Évaluation

- 1) Potentiel de réduction de la consommation de carburant par une conduite efficace insuffisamment exploité

OPTIONS	ÉCONOMIQUE	SOCIAL	ENVIRONNEMENTAL
Option 1:	Pas d'impacts économiques supplémentaires attendus.	Pas d'impact attendu sur l'emploi.	Le maintien de l'absence de systèmes techniques pour aider le conducteur à adopter un style de conduite éco-efficace dans des segments de la flotte de véhicules équivaldrait à renoncer à une possibilité de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.
Option 2:	Coûts additionnels modérés pour les producteurs, estimés à 0-10 EUR par véhicule pour FCM et 0-15 EUR pour GSI ⁴ .	Pas d'effets attendus sur l'emploi.	Des économies d'émissions de CO ₂ sont attendues. Celles-ci sont directement liées à la réduction de la consommation de carburant, prudemment estimée à 1 % pour un conducteur moyen.
Option 3:	Il n'existe pas d'estimation précise des coûts pour l'installation dans les véhicules lourds des dispositifs FCM et GSI. Les coûts pour FCM sont probablement du même ordre que dans le cas des véhicules légers. On estime que les coûts pour GSI devraient être	En raison du faible ordre de grandeur relatif de l'augmentation des coûts, aucun effet sur l'emploi n'est attendu.	En raison d'un certain nombre de problèmes spécifiques aux véhicules lourds, l'impact environnemental positif supplémentaire de l'option 3 par rapport à l'option 2 est considéré comme très limité.

⁴

TNO 2010, Effects of a gear shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption

	sensiblement plus élevés.		
--	---------------------------	--	--

Il est à noter, vu le coût assez faible des dispositifs FCM et GSI dans les véhicules légers, que même un potentiel d'économie de carburant relativement faible compensera très rapidement l'investissement consenti.

Alors qu'en principe, des effets positifs sur la conduite éco-efficace et donc des réductions d'émissions de CO₂ peuvent être attendus de l'installation de dispositifs FCM et GSI dans les véhicules lourds et légers, les avantages supplémentaires d'inclure les véhicules lourds seraient très probablement marginaux.

- 2) *Le champ d'application des limites d'émission d'ammoniaque (NH₃) menace de faire disparaître du marché les véhicules lourds fonctionnant au gaz naturel.*

OPTIONS	ÉCONOMIQUE	SOCIAL	ENVIRONNEMENTAL
Option 1:	Les coûts matériels supplémentaires sont estimés à 48 millions d'euros par an et les coûts de projet supplémentaires seraient de l'ordre de 60-80 millions d'euros par an.	L'ordre de grandeur de cette augmentation de coûts laisse penser que le potentiel commercial de ces véhicules serait sérieusement amoindri. Cela affecterait de façon disproportionnée les petits et moyens fournisseurs spécialisés de composants.	La réduction des émissions de NH ₃ serait pratiquement insignifiante. Le potentiel commercial réduit des bus fonctionnant au gaz naturel entraînerait une augmentation des émissions de PM, NOx et CO ₂ .
Option 2:	Un impact économique positif pour les fabricants et opérateurs de véhicules lourds fonctionnant au gaz naturel est attendu, dans la mesure où des coûts matériels et de projet, estimés à 108-128 millions d'euros par an, seraient évités.	L'effet sur l'emploi devrait être neutre ou légèrement positif. Il pourrait y avoir une création d'emplois limitée dans la construction de véhicules lourds fonctionnant au gaz. Les effets négatifs potentiels sur l'emploi du scénario de base seraient évités.	Les émissions supplémentaires de NH ₃ seraient pratiquement insignifiantes. Effet environnemental positif attendu en ce qui concerne les émissions de NOx et de CO ₂ .

- 3) *La limite de masse supérieure du règlement Euro 6 concernant les véhicules légers nécessite deux réceptions par type pour certaines plateformes de véhicule.*

OPTIONS	ÉCONOMIQUE	SOCIAL	ENVIRONNEMENTAL
Option 1:	Les coûts de développement supplémentaires sont difficiles à estimer mais devraient s'élever à plusieurs millions d'euros par étalonnage. Les coûts administratifs pour deux procédures de réception par type sont limités (de l'ordre de 100 000 euros par réception par type)	Pas d'effets attendus sur l'emploi.	Pas d'impacts environnementaux attendus
Option 2:	Choix supplémentaire à la réception par type, ce qui réduirait le fardeau réglementaire, en particulier pour les plateformes de véhicule pour lesquelles certains	Pas d'impacts majeurs attendus sur l'emploi. Elle devrait entraîner des réductions de coûts qui pourraient se traduire par des prix plus bas pour les acheteurs.	Aucun effet environnemental négatif attendu.

	véhicules se trouvent au-dessus et d'autres en dessous de la masse de référence qui distingue les véhicules légers et lourds.		
--	---	--	--

Compte tenu de la nature différente des domaines de problèmes identifiés par cette étude d'impact, il n'y a pas de synergies ou de compensations entre les options évaluées dans les différents domaines. Leur effet cumulatif pour l'ensemble des options est donc égal à la somme des parties

6. COMPARAISON DES OPTIONS

La comparaison des options dans les trois domaines de problèmes soumis à une étude d'impact détaillée fait apparaître la situation suivante:

COMPARAISON DES OPTIONS POUR LE PROBLÈME 1 Potentiel de réduction de la consommation de carburant par une conduite efficace insuffisamment exploité			
OPTIONS	EFFECTIVITÉ	EFFICACITÉ	COHÉRENCE
Option 1: Pas de changements à la situation existante	N.A	N.A	N.A
Option 2: Rendre obligatoires les compteurs de consommation de carburant (FCM) pour tous les véhicules légers et étendre l'installation obligatoire d'indicateurs de changement de rapport (GSI) des voitures particulières uniquement à l'ensemble des véhicules légers	Élevée	Moyenne	Élevée
Option 3: Rendre obligatoire le FCM pour les véhicules légers et lourds et étendre l'installation obligatoire du GSI des voitures particulières uniquement à l'ensemble des véhicules légers et lourds	Élevée	Faible	Moyenne

L'option 2 émerge de cette comparaison comme celle à privilégier car elle représente la manière la plus efficace de régler le problème. Les incidences environnementales positives de l'option 3 ne seront probablement pas beaucoup plus importantes que celles de l'option 2. Même si l'option 3 présente certains avantages environnementaux supplémentaires limités par rapport à l'option 2, il est peu probable que ceux-ci soient proportionnels aux coûts. Aussi, au stade actuel, l'installation obligatoire de GSI ou de FCM dans les véhicules lourds paraît difficile à justifier.

COMPARAISON DES OPTIONS POUR LE PROBLÈME 2 Le champ d'application des limites d'émission d'ammoniaque (NH ₃) menace de faire disparaître du marché les véhicules lourds fonctionnant au gaz naturel.			
OPTIONS	EFFECTIVITÉ	EFFICACITÉ	COHÉRENCE

Option 1: <i>Pas de changements à la situation existante</i>	0	0	0
Option 2: <i>Changer le champ d'application des limites Euro VI pour le NH₃ de sorte qu'elles ne s'appliquent qu'aux véhicules lourds équipés de moteurs à allumage par compression</i>	Élevée	Élevée	Élevée

L'option 2 est manifestement préférable au scénario de base car elle résout le problème sans créer de coûts. La cohérence avec les objectifs des politiques de l'UE est élevée car les incidences environnementales et sociales devraient se traduire par un solde positif.

COMPARAISON DES OPTIONS POUR LE PROBLÈME 3 La limite de masse supérieure du règlement Euro 6 concernant les véhicules légers nécessite deux réceptions par type pour certaines plateformes de véhicule.			
OPTIONS	EFFECTIVITÉ	EFFICACITÉ	COHÉRENCE
Option 1: <i>Pas de changements à la situation existante</i>	0	0	0
Option 2: <i>Supprimer la limite de masse supérieure du règlement Euro 6 concernant les véhicules légers pour ce qui concerne les émissions</i>	Élevée	Élevée	Élevée

L'option 2 est manifestement préférable au scénario de base car elle résout le problème sans créer de coûts. Aucun impact environnemental ou social négatif n'est attendu.

7. SUIVI ET EVALUATION

Une évaluation conjointe des mesures contenues dans la présente étude d'impact et l'étude de suivi pourrait utilement être réalisée cinq ans après l'entrée en vigueur. Des mécanismes de communication d'informations sont déjà en place pour surveiller la qualité de l'air ambiant et l'adhésion des États membres aux objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air. Ces mécanismes de communication d'informations génèrent également des données qui permettent la surveillance des émissions de polluants.

La conformité des véhicules à moteur vendus sur le marché européen aux prescriptions de l'UE est contrôlée par les autorités nationales compétentes en matière de réception par type lors de la procédure de réception de nouveaux types de véhicule. Ces mécanismes de communication d'informations existants permettraient donc à la Commission, dans une certaine mesure, de surveiller les effets de la législation proposée.