



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 16 juillet 2021
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0197(COD)**

**10906/21
ADD 5**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 juillet 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2021) 614 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO ₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2021) 614 final.

p.j.: SWD(2021) 614 final

Bruxelles, le 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact sur la révision des normes de performance en matière d'émissions de CO ₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?
Trois problèmes majeurs ont été recensés au niveau de l'UE: 1) les véhicules utilitaires légers ne contribuent pas suffisamment à la réduction d'au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030 et à la neutralité climatique en 2050; 2) les consommateurs risquent de manquer les avantages des véhicules à émissions nulles; et 3) la chaîne de valeur automobile dans l'UE risque de perdre son avance technologique. L'analyse d'impact décrit également les facteurs à l'origine de ces problèmes et les parties prenantes les plus touchées.
Quels sont les objectifs à atteindre?
L'initiative poursuit les objectifs spécifiques suivants: 1) contribuer à l'objectif de réduction d'au moins 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 et à l'objectif de neutralité climatique; 2) offrir aux consommateurs et aux citoyens des avantages liés au déploiement plus large de véhicules à émissions nulles; 3) stimuler l'innovation dans les technologies à émissions nulles, renforçant ainsi la primauté technologique de la chaîne de valeur automobile de l'UE et stimulant l'emploi.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
Le changement climatique est un problème transfrontière dans lequel une action coordonnée de l'UE complète et renforce efficacement l'action nationale et locale. Sans action supplémentaire de l'UE, les initiatives nationales et locales à elles seules risquent d'être insuffisantes et risquent de fragmenter le marché intérieur. L'action de l'UE fournirait à l'ensemble de la chaîne de valeur automobile le signal de marché stable à long terme nécessaire et la sécurité réglementaire requise pour les investissements significatifs en capital nécessaires au déploiement de véhicules à émissions nulles.
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?
Différentes options stratégiques ont été examinées, regroupées en trois grandes catégories: i) niveaux, calendrier et modalités applicables aux objectifs d'émissions de CO ₂ pour les voitures et les camionnettes; ii) incitation spécifique pour les véhicules à émissions nulles et à faibles émissions (ZLEV); iii) mécanisme visant à tenir compte de la contribution potentielle des carburants renouvelables et à faible intensité de carbone aux fins de l'évaluation de la conformité aux objectifs. Dans le cadre de l'option privilégiée, les niveaux cibles d'émissions de CO ₂ pour les voitures et les camionnettes (réduction en % par rapport à 2021) sont considérablement renforcés à partir de 2030 et diminuent par tranches de cinq ans. Les éventuelles recettes liées aux primes sur les émissions excédentaires continuent de relever du budget général de l'UE. Le mécanisme incitatif spécifique actuellement en place pour ZLEV est supprimé à partir de 2030. Aucun mécanisme n'est introduit pour tenir compte de la contribution potentielle des carburants renouvelables et à faible intensité de carbone.
Quelles sont les positions des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?
Sur la base des résultats de la CPO, en ce qui concerne les niveaux cibles pour le CO ₂ , les constructeurs de véhicules ont demandé que les objectifs actuellement fixés pour 2025 ne soient pas modifiés. Pour 2030 et au-delà, le niveau d'ambition devrait dépendre des conditions favorisantes. Les pouvoirs publics et les ONG en général ont soutenu la fixation d'objectifs plus ambitieux pour 2025 et 2030 et de nouveaux

objectifs pour 2035 et 2040. Les ONG environnementales ont plaidé en faveur d'un objectif zéro émission d'ici 2035 au plus tard. En ce qui concerne le calendrier fixé pour les objectifs, les constructeurs automobiles ont soutenu la poursuite d'une approche par étapes sur 5 ans. Les ONG environnementales ont demandé que des objectifs de réduction annuelle ou un objectif intermédiaire soient fixés en 2027. En ce qui concerne le mécanisme incitatif pour ZLEV, les constructeurs ont estimé qu'il convenait de le maintenir sous sa forme actuelle. Les ONG environnementales ont appelé à supprimer ce régime d'incitation dès que la part des véhicules électriques atteindra un certain niveau. Les producteurs de carburants et les fournisseurs de composants ont estimé que l'évaluation de la conformité devrait tenir compte des réductions d'émissions dues à l'utilisation de carburants renouvelables et à faible intensité de carbone. Les ONG environnementales ont contesté cette prise en compte.

C. Incidences de l'option privilégiée

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

L'option privilégiée contribue significativement aux réductions d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes. Les réductions d'émissions prévues pour ce secteur par rapport à 2005 se situent dans une fourchette comprise entre 32 et 33 % en 2030, 56 et 66 % en 2035 et 83 et 89 % en 2040. Cela contribuera également à réduire les émissions de polluants atmosphériques: les coûts cumulés estimés des polluants atmosphériques évités par rapport au niveau de référence durant la période 2030-2040 se situent entre 49 et 59 milliards d'EUR. Les avantages pour les consommateurs en termes d'économies nettes moyennes sur le coût total de propriété, calculées en moyenne sur l'ensemble du parc de véhicules neufs à l'échelle de l'UE, représentent, pour une voiture de 2030, entre 330 et 600 EUR et, pour une camionnette de 2030, entre 340 et 600 EUR, pour le premier utilisateur. Ils atteignent entre 2 800 et 3 100 EUR environ pour une voiture de 2040 et entre 5 200 et 5 500 EUR pour une camionnette de 2040. Des économies nettes sont également réalisées pour le deuxième utilisateur. Les avantages sociétaux sur toute la durée de vie se situent entre 860 et 1 600 EUR pour une voiture de 2030 et entre 1 000 et 1 200 EUR pour une camionnette de 2030. Ils atteignent entre 4 600 et 5 100 EUR environ pour une voiture de 2040 et entre 5 600 et 6 400 EUR environ pour une camionnette de 2040. Durant la période 2030-2050, des économies cumulées de gazole et d'essence comprises entre 913 et 1 100 Mtep sont réalisées par rapport au scénario de référence, réduisant ainsi la dépendance de l'économie de l'UE à l'égard des importations. Ces effets positifs se répercutent sur le PIB et l'emploi dans l'ensemble de l'économie. En particulier, le nombre d'emplois augmente en 2030, et encore plus en 2040. Toutefois, une perte d'emplois liée à la production de composants pour moteurs conventionnels est prévue, de sorte que la reconversion des travailleurs du secteur sera nécessaire pour faciliter la transition.

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

Les coûts supportés par les constructeurs automobiles augmentent, car des technologies supplémentaires doivent être déployées dans le nouveau parc automobile pour atteindre les objectifs plus stricts en matière de CO₂. Pour un véhicule neuf de 2030, les coûts supplémentaires, calculés en moyenne sur l'ensemble du parc de véhicules neufs de l'UE, sont compris entre 300 et 550 EUR (voitures) et entre 450 et 940 EUR (camionnettes). Ils augmentent jusqu'à une fourchette comprise entre 1 400 et 1 700 EUR pour une voiture de 2040 et entre 2 300 et 2 700 EUR environ pour une camionnette de 2040.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

L'analyse fait apparaître des effets économiques positifs, y compris pour les PME. Les PME utilisant des camionnettes bénéficieront largement des économies de carburant. S'il est vrai que les PME qui produisent des technologies automobiles conventionnelles devront peut-être s'adapter, elles bénéficieront également de nouvelles possibilités découlant de la demande supplémentaire de nouvelles technologies.

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

Les effets globaux sur le PIB seront positifs, mais s'accompagnent d'une perte de recettes liées aux taxes

sur les carburants en 2030, estimée à environ 0,01 % du PIB de l'EU-27. Ces pertes peuvent être compensées au niveau de l'État membre, par exemple au moyen de la fiscalité indirecte. Il n'y a pas d'incidence administrative supplémentaire sur les administrations nationales.

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

Un cadre réglementaire ambitieux et rentable à long terme pour les émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes garantira la prévisibilité et aidera l'industrie automobile de l'UE à conserver son avance technologique.

Proportionnalité?

L'action proposée est proportionnée à la réalisation des objectifs climatiques que l'UE s'est engagée à atteindre.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Un réexamen de l'efficacité de la nouvelle législation sera prévu, 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.