



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 14 juillet 2023
(OR. en)

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0266(COD)**

**11821/23
ADD 3**

**TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	12 juillet 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2023) 442 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 sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 442 final.

p.j.: SWD(2023) 442 final



Strasbourg, le 11.7.2023
SWD(2023) 442 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
sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport**

{COM(2023) 441 final} - {SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} -
{SWD(2023) 441 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact sur CountEmissionsEU

A. Nécessité d'une action

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

Des méthodes de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont utilisées dans différents secteurs économiques, y compris celui des transports, afin de générer des données sur les émissions provenant d'activités spécifiques des entreprises et des particuliers. Les entreprises et les consommateurs recherchent davantage de transparence quant à la manière dont les services de transport sont organisés et fournis, et la demande de services qui réduisent au minimum les dommages causés au climat augmente. La fourniture d'informations claires sur les émissions de GES permet aux clients de faire des choix plus efficaces et influence les décisions commerciales des entités qui fournissent les services de transport sur le marché. Toutefois, pour qu'il soit possible de comparer plusieurs services de transport de manière équitable, transparente et pertinente, les données sur les émissions doivent être précises et fiables.

Un large éventail de normes, de méthodes, d'outils de calcul et de bases de données contenant des valeurs d'émission par défaut sont actuellement disponibles tant au sein de l'UE qu'à l'échelle internationale. Ces différents outils produisent des données inégales et incomparables sur les émissions de GES, qui créent de la confusion, tant pour l'industrie que pour les particuliers, ce qui entrave la capacité des utilisateurs à faire des choix et à prendre des décisions commerciales en connaissance de cause dans le domaine des transports. En outre, les organisateurs et les opérateurs de services de transport ne sont pas suffisamment incités à calculer et à communiquer des informations sur les émissions de GES de leurs services, et les usagers manquent d'informations précises. Ce manque est dû aux réticences à révéler des informations commercialement sensibles, à la complexité et aux coûts perçus de la quantification des données relatives aux émissions de GES au niveau des services de transport et au manque de confiance dans les chiffres d'émissions partagés sur le marché.

Quels sont les objectifs à atteindre?

La présente initiative vise à surmonter les obstacles entravant la fourniture d'une comptabilisation claire et harmonisée des émissions de GES et son adoption sur le marché des transports en créant un cadre commun et des règles spécifiques. Ce cadre encouragera les entreprises et les clients à changer leurs comportements en vue de réduire les émissions de GES et de rendre les services de transport plus efficaces.

D'une part, l'objectif de l'initiative est de garantir la comparabilité des données relatives aux émissions de GES, en fournissant aux opérateurs et aux usagers une méthode de référence commune et un ensemble harmonisé de données d'entrée. D'autre part, l'initiative vise à encourager l'adoption de la comptabilisation des émissions de GES des services de transport dans les pratiques commerciales en fournissant des outils de calcul fiables, un système commun de vérification et des orientations sur la manière d'utiliser le cadre.

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

En établissant des règles harmonisées pour la comptabilisation des émissions de GES des services de transport, l'initiative encourage les entreprises à calculer les émissions et offre la possibilité d'harmoniser les données relatives aux GES entre les différents modes et réseaux nationaux. Ce niveau d'harmonisation, qui couvre essentiellement les choix méthodologiques, les données d'entrée et les règles communes de vérification, ne peut être atteint efficacement par la seule action individuelle des États membres.

CountEmissionsEU est conçue comme un catalyseur permettant à la communauté des transports de faciliter la transition écologique. En apportant davantage de transparence sur la performance des services de transport en matière d'émissions et en facilitant l'utilisation des données sur les émissions de GES par les consommateurs pour effectuer des choix de transport spécifiques, elle contribuera à créer des incitations en faveur de l'adoption de solutions plus durables et de l'innovation dans le réseau de transport européen.

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?

La Commission a évalué six options stratégiques dans le cadre d'une analyse d'impact. Toutes les options proposent des solutions aux problèmes recensés, mais elles varient sur le plan de la portée de l'action envisagée au niveau de l'UE:

- L'option n° 1 comprend une méthode de calcul exhaustive fondée sur la norme ISO 14083¹, un système centralisé pour les données d'entrée et un outil unique de calcul des émissions de GES créé au niveau de l'UE. Elle prévoit également une vérification obligatoire et propose de rendre le cadre applicable à toutes les entités intervenant dans les services de transport.
- L'option n° 2 comprend une méthode plus favorable fournie par la norme ISO 14083², associée à des règles d'applicabilité et de vérification entièrement volontaires. Comme l'option n° 1, l'option n° 2 inclut des bases de données centralisées pour les données d'entrée et un outil unique de calcul des émissions de GES.
- Les options n° 3, n° 4 et n° 5 prévoient une utilisation volontairement contraignante de CountEmissionsEU: autrement dit, ce cadre commun ne s'applique qu'aux entités qui choisissent de calculer et de publier des informations sur les émissions de GES liées aux services de transport. Elles adoptent également une approche semi-centralisée en ce qui concerne les données d'entrée. Ainsi, sous certaines conditions, des bases de données d'entrée externes peuvent être utilisées (excepté dans le cadre de l'option n° 5, qui prévoit des bases de données de l'UE entièrement centralisées) et une certaine souplesse est offerte en permettant à des tiers de fournir des outils de calcul des émissions de GES. Ces options diffèrent au niveau du choix méthodologique, à savoir, pour l'option n° 3, la norme ISO 14083 mise à jour, pour l'option n° 4, la norme ISO 14083 complète, et, pour l'option n° 5, les règles de définition des catégories de l'empreinte environnementale de produit³.
- L'option n° 6 comprend un ensemble de mesures presque identique à celui de l'option n° 4, la seule différence étant que le règlement serait obligatoire pour toutes les entités participant à la fourniture ou à l'organisation de services de transport.

Toutes les options prévoient une adoption plus large de la comptabilisation des émissions par rapport au scénario de référence.

Après évaluation, la Commission a retenu l'option n° 4 comme l'option privilégiée. Cette option permet d'assurer le meilleur équilibre entre les objectifs à atteindre et les coûts globaux.

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

Les parties prenantes ont largement validé la pertinence des problèmes recensés et ont approuvé les objectifs. Elles ont fourni des éléments utiles afin d'établir le scénario de référence pour l'adoption de la comptabilisation des émissions de GES et ont contribué à l'élaboration et à l'évaluation des mesures et options stratégiques pertinentes. En réponse à la question relative à une méthode de référence commune pour le calcul des émissions, la plupart des parties prenantes ont fait référence aux approches existantes ou émergentes en matière de comptabilisation des GES, en particulier celles qui ont une portée mondiale pour le calcul des émissions.

En ce qui concerne les données d'entrée, les parties prenantes ont suggéré que l'UE encourage l'utilisation de données primaires et crée un système commun de valeurs par défaut en cas d'indisponibilité ou d'inaccessibilité de telles données. Elles ont également souligné la nécessité de disposer de lignes directrices harmonisées sur la manière de mettre en œuvre le cadre dans des segments spécifiques du secteur des transports, afin de garantir sa compréhension uniforme dans différentes parties de la chaîne de transport. Les répondants ont confirmé la nécessité d'un système spécifique de vérification des données sur les émissions et des processus de calcul, bien que les parties prenantes, en particulier les PME, aient émis des réserves quant à la charge administrative et

¹ Utilisation de la méthode prévue par la norme ISO 14083 (fondée sur les émissions de gaz à effet de serre «du puits à la roue» provenant tant de l'utilisation des véhicules que de leur approvisionnement énergétique) avec des éléments supplémentaires et une précision accrue.

² La norme ISO 14083 a été transposée par le Comité européen de normalisation en avril 2023 à la norme européenne EN ISO 14083. La présente initiative fait référence à la version européenne de la norme.

³ Analyse de l'ensemble du cycle de vie des émissions de gaz à effet de serre générées par la production, la distribution, l'utilisation et le démontage des véhicules.

aux coûts associés. En ce qui concerne l'applicabilité, si certaines parties prenantes ont estimé qu'une exigence obligatoire serait la plus efficace pour créer des conditions de concurrence équitables, elles ont globalement estimé que l'approche volontaire était la plus réaliste et la plus efficace.

Les États membres ont peu réagi à la consultation, mais les réponses reçues ont montré un soutien général à la logique et aux objectifs de l'initiative.

C. Incidence de l'option privilégiée

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

Les avantages directs comprennent une réduction des coûts énergétiques totaux de 2,4 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence, en prix courants sur la période 2025-2050. En outre, cette initiative devrait entraîner une réduction des coûts externes des émissions de GES de 674 millions d'EUR, une réduction des émissions de polluants atmosphériques de 163,5 millions d'EUR et une réduction du nombre d'accidents de la route chiffrée à 47 millions d'EUR. Les avantages totaux de l'option privilégiée s'élèveraient donc à 3,9 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence, tandis que les avantages nets se chiffraient à 2,4 milliards d'EUR par rapport au scénario de référence, en prix courants sur la période 2025-2050.

Ces incidences sont principalement dues à des changements de comportements adoptés afin d'utiliser davantage des modes de transport plus durables et d'optimiser les déplacements.

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

Les coûts de l'option privilégiée sont estimés à 1,5 milliard d'EUR en plus des coûts du scénario de référence pour la période 2025-2050 (valeur actuelle nette, avec un taux d'actualisation de 3 %).

Les coûts supplémentaires de l'option privilégiée pèseront principalement sur les entreprises actives dans les services de transport qui décident de quantifier leurs émissions de GES et de partager les données obtenues, ou qui sont chargées de le faire. Le lancement de la méthode de référence commune norme ISO 14083), la transition vers cette méthode et son utilisation représentent une part importante des coûts totaux. Bien que les coûts unitaires des activités de vérification et des outils de calcul soient inférieurs aux coûts correspondants du scénario de référence, ils entraîneront également des coûts supplémentaires en raison de l'adoption plus large de la comptabilisation des émissions de GES dans le secteur des transports.

L'Agence européenne pour l'environnement supportera des coûts pour l'établissement et la maintenance des bases de données de l'UE requises par la présente initiative, ainsi que pour la réalisation de contrôles de qualité des bases de données externes nécessaires à leur intégration dans le cadre harmonisé de comptabilisation des émissions.

Les autres parties prenantes (associations professionnelles, instituts nationaux de statistique, organismes nationaux d'accréditation, développeurs d'outils de calcul) supporteront des coûts comparativement plus faibles.

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

L'option privilégiée devrait réduire les obstacles auxquels se heurtent les PME pour comptabiliser les émissions de GES des services de transport, notamment en fournissant une méthode unique, un cadre commun de données d'entrée et des lignes directrices visant à harmoniser la mise en œuvre de l'initiative sur le marché. Le caractère quasi volontaire de l'initiative et l'exemption de la nécessité de vérifier les données relatives aux émissions de GES et les processus de calcul permettront d'éviter des incidences économiques négatives pour les PME, notamment sur le plan de la charge administrative et des coûts.

Les PME, qui représentent la grande majorité des entités concernées par le présent règlement, devraient bénéficier de l'essentiel des avantages totaux découlant de la baisse des coûts énergétiques estimée dans le cadre de l'option privilégiée (2,3 milliards d'EUR). Le coût total pour les PME est estimé à 1,4 milliard d'EUR par rapport au scénario de référence. Ces deux chiffres sont exprimés en prix courants sur la période 2025-2050.

La présente initiative devrait donc générer des avantages nets globaux pour les PME estimés à 0,9 milliard d'EUR par rapport au scénario de référence pour la période 2025-2050.

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

La plupart des organismes nationaux d'accréditation et des instituts de statistique qui seraient

concernés par le présent règlement dépendent du financement de l'État. Étant donné qu'ils ne devraient supporter qu'une très faible part des coûts liés à la mise en œuvre de l'initiative, celle-ci devrait avoir très peu d'incidence sur les budgets nationaux.

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

L'option privilégiée permettra d'économiser 5,6 millions de tonnes d'émissions de GES par rapport au scénario de référence au cours de la période 2025-2050, essentiellement grâce à des changements de comportements visant à recourir davantage à des options de transport plus durables et à optimiser les déplacements. Elle devrait également avoir des effets positifs sur la qualité de l'air, la compétitivité, l'innovation, le fonctionnement du marché intérieur et la numérisation du secteur des transports.

Proportionnalité

L'option privilégiée offre l'ensemble de mesures le plus équilibré pour atteindre l'objectif stratégique global. Elle prévoit l'utilisation de la norme ISO 14083, permet à des tiers de participer à la fourniture de données d'entrée et d'outils de calcul et fixe des exigences proportionnées en matière de vérification des données (en exemptant les PME). De surcroît, en permettant aux utilisateurs d'opter pour l'application du cadre harmonisé, elle limite les obligations aux seules entités qui choisissent de quantifier et de partager les données relatives aux émissions de GES des services de transport, tout en créant des conditions de concurrence équitables pour la comptabilisation des émissions et en rendant les données relatives aux émissions plus comparables entre les différents modes et segments de transport.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Le règlement sera évalué cinq ans après son entrée en vigueur, c'est-à-dire après l'adoption de la proposition et du droit dérivé fixant les modalités d'application.