



Bruxelles, le 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

proposition de directive du Parlement européen et du Conseil

**modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport
routier propres et économes en énergie**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Résumé de l'analyse d'impact

Analyse d'impact sur la révision de la directive 2009/33/CE

A. Nécessité d'une action

Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?

La directive sur les véhicules propres peine à réaliser son principal objectif, qui est de stimuler les commandes publiques de ce type de véhicules (à émissions faibles ou nulles ou utilisant des carburants de substitution). Aussi, son impact sur leur pénétration commerciale, sur la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques des véhicules ayant fait l'objet de marchés publics et sur la croissance et la compétitivité du secteur est limité. Le problème est dû au champ d'application restreint de la directive, au manque de clarté des dispositions relatives aux achats de véhicules et au faible usage qui est fait de la méthode, somme toute complexe, de traduction en valeur monétaire.

Quels sont les objectifs à atteindre?

Le principal objectif est de contribuer à la durabilité et à la compétitivité du transport routier par un accroissement des commandes publiques de véhicules propres (à émissions faibles et nulles ou utilisant des carburants de substitution). Les marchés publics favoriseront efficacement la pénétration des véhicules propres sur le marché et la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques tout en préservant la croissance et la compétitivité du secteur des transports. L'initiative vise à étendre le champ d'application de la directive et à en simplifier la mise en œuvre en assurant concomitamment la pérennité de la demande sur le marché.

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

Parmi les priorités du discours sur l'état de l'Union 2017 figure celle de faire de l'UE le numéro un mondial en matière de décarbonation. La demande reste problématique sur les marchés de l'Union. La présente initiative insufflé une dynamique de demande afin d'accroître la pénétration commerciale des véhicules utilitaires légers et lourds propres. Elle complète, dans le cadre d'un paquet de mesures, les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ applicables pour l'après-2020 aux voitures et aux camionnettes et crée une incitation supplémentaire en faveur des véhicules utilitaires lourds à émissions faibles et nulles, pour lesquels les émissions de CO₂ ne font actuellement l'objet d'aucune réglementation.

L'initiative imprime une orientation aux politiques à long terme et favorise l'harmonisation des stratégies en matière de marchés publics. La pérennité de la demande favorisera l'investissement sur le marché et la réduction des coûts des véhicules, permettant ainsi aux autorités locales et régionales de mener une action plus efficace. Les mesures sont proportionnées et n'influent pas sur la responsabilité principale de l'organisation des transports (publics), laissant aux autorités publiques des États membres une marge de manœuvre et d'appréciation pour en assurer la mise en œuvre. La révision étend la dynamique de marché lancée par les États membres les plus avancés aux États membres dans lesquels ce marché est émergent et contribue à créer une approche de marché à l'échelle européenne, objectif que les États membres ne peuvent pas réaliser en agissant isolément. Les retombées positives à moyen et à long terme pour les Européens sont considérables.

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 diverses options se caractérisent par des degrés d'ambition et d'intervention différents.

L'option n° 1 envisage l'abrogation de la directive sur les véhicules propres. La réalisation des principaux objectifs stratégiques de la présente initiative dépendrait des politiques menées à l'échelon national et des mesures volontaires prises à l'échelon européen.

L'option n° 2 comprend une définition commune des véhicules propres et une révision de la méthode pour la traduction en valeur monétaire des incidences des véhicules sur les plans énergétique et environnemental. Les États membres ont le choix entre deux possibilités. Soit ils transposent la définition dans leur droit interne, auquel cas ils doivent établir un cadre d'action national prévoyant un objectif ambitieux d'ici à 2030. Soit ils transposent la méthode de traduction en valeur monétaire, tous les organismes publics étant tenus de l'appliquer.

L'option n° 3, comprenant deux variantes (ambition faible et élevée), étend le champ d'application de la directive sur les véhicules propres à la location, à la prise en crédit-bail, à la location-achat de véhicules et à certains contrats de services de transport. Elle établit une définition des véhicules propres en fonction du seuil

d'émissions (émissions de CO₂ et émissions de polluants atmosphériques à l'échappement) pour les véhicules utilitaires légers et fixe des objectifs minimaux à respecter par les États membres en ce qui concerne les marchés publics s'y rapportant. Elle prévoit également un mécanisme commun en matière de présentation de rapports et de suivi.

Comme l'option n° 3, l'option n° 4 comprend deux variantes (ambition faible et élevée) et étend le champ d'application de la directive, mais sa définition des véhicules propres est fondée sur l'utilisation de carburants de substitution (véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible, véhicules fonctionnant au gaz naturel, véhicules hybrides rechargeables) pour l'ensemble des véhicules utilitaires légers et lourds et fixe des objectifs minimaux à respecter par les États membres en ce qui concerne les marchés publics s'y rapportant. Les options n° 3 et n° 4 suppriment toutes deux la méthode de traduction en valeur monétaire.

L'option n° 5 est la plus radicale. Elle remplace la directive actuelle par un règlement imposant la méthode de traduction en valeur monétaire des incidences des véhicules sur les plans énergétique et environnemental. Cette option serait la plus efficace pour réaliser les objectifs mais elle entraîne aussi les coûts les plus importants et suppose un degré d'intervention élevé.

L'option n° 6 étend le champ d'application de la directive sur les véhicules propres à la location, à la prise en crédit-bail, à la location-achat de véhicules et à certains contrats de services de transport. Elle établit une définition des véhicules propres qui combine l'approche consistant à fixer des seuils d'émissions (émissions de CO₂ et émissions de polluants atmosphériques à l'échappement) pour les véhicules utilitaires légers avec l'approche des carburants de substitution pour les véhicules utilitaires lourds, et fixe des objectifs minimaux à respecter par les États membres en ce qui concerne les marchés publics s'y rapportant. Elle permet l'adaptation future des exigences de la directive à l'égard des véhicules utilitaires lourds lorsque les exigences d'émission de CO₂ auront été fixées à l'échelon de l'Union pour ce type de véhicules. Elle prévoit également un mécanisme commun en matière de présentation de rapports et de suivi.

Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?

L'option n° 1 n'a pas les faveurs des parties prenantes. En ce qui concerne l'option n° 2, la valeur ajoutée d'une définition des véhicules propres fait consensus, mais les parties prenantes ont émis des doutes sur la manière d'assurer la cohérence et l'ambition des programmes d'action nationaux. Une majorité des parties prenantes des secteurs public et privé (villes, opérateurs, constructeurs) s'est déclarée favorable à l'établissement d'une définition des véhicules propres, mais les préférences divergent quant à l'application d'une approche fondée sur les émissions ou sur les carburants. Les constructeurs automobiles ont plaidé pour un objectif minimal ambitieux en matière de commandes publiques de véhicules utilisant des carburants de substitution. Les représentants des pouvoirs publics ont majoritairement soutenu l'approche fondée sur les émissions, en ne préconisant d'objectifs minimaux que lorsqu'ils font défaut au niveau des villes. Les opérateurs de transport ont adopté un point de vue similaire. Des lacunes ont été relevées en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds. Une majorité claire s'est prononcée pour la suppression de la méthode de traduction en valeur monétaire. L'option n° 5 a été rejetée par la plupart des parties prenantes.

C. Incidences de l'option privilégiée

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

L'option n° 6, en tant qu'option privilégiée, devrait permettre de réduire les émissions de CO₂, de NO_x et de particules (PM10) et de réduire le coût environnemental lié aux émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques (de 2,2 milliards d'euros pendant la durée de vie des véhicules ayant fait l'objet de marchés publics au cours de la période 2020-2035). Selon les estimations, cette option pourrait créer 6 700 emplois supplémentaires au cours de la période 2020-2035 et générer des recettes supplémentaires de 4,2 milliards d'euros pour le secteur au cours de la même période.

Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?

On estime que les économies nettes associées à l'option n° 6 s'élèvent à quelque 4,2 milliards d'euros par rapport au scénario de référence au cours de la période 2020-2035, indiquant de plus vastes retombées socio-économiques (augmentation des recettes des entreprises, création d'emplois) et environnementales (effets bénéfiques de la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques).

Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?

En ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, les incidences sur les PME et la compétitivité sont modérées, étant donné la faible présence de ces véhicules dans les marchés publics par rapport à l'ensemble du marché. Les

<p>sociétés de location et de crédit-bail devront adapter leurs flottes, la transition étant facilitée par l'accélération des réductions des coûts sur les marchés des véhicules. Les coûts devraient être répercutés sur les clients, ce qui aura des effets positifs sur les coûts d'exploitation. Dans le secteur des véhicules utilitaires lourds, les mesures profiteront aux petits et moyens constructeurs de véhicules à émissions faibles et nulles, tandis que les petits et moyens fournisseurs de véhicules classiques devront s'adapter. Une demande claire et prévisible à long terme sur le marché des autobus favorisera la compétitivité du secteur. Une augmentation des investissements dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement et les réseaux électriques aurait un impact positif sur la croissance.</p>
<p>Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?</p>
<p>Les coûts supplémentaires liés aux marchés publics devraient s'élever à 2,2 milliards d'euros au cours de la période 2020-2035. Selon les estimations, les coûts administratifs devraient connaître un léger tassement de 2,4 millions d'euros sur l'ensemble de la période analysée (jusqu'en 2035).</p>
<p>Y aura-t-il d'autres incidences notables?</p>
<p>L'analyse d'impact n'a pas recensé d'autres incidences notables. Elle a établi que les incidences sur les recettes fiscales peuvent varier au niveau des États membres, étant donné les différents niveaux de taxation des carburants et de l'énergie.</p>
<p>Proportionnalité?</p>
<p>Les procédures de passation de marchés publics sont harmonisées sur le plan stratégique. L'initiative laisse une marge de manœuvre aux États membres et aux organismes publics pour adapter les exigences minimales à la situation nationale. Les mesures proposées n'empiètent pas sur la compétence des États membres d'organiser la fourniture des services de transport. Elles concernent une part des marchés publics, non leur totalité; les choix technologiques ne sont pas imposés. Les exigences minimales sont différenciées selon les États membres.</p>
<p>D. Suivi</p>
<p>Quand la législation sera-t-elle réexaminée?</p>
<p>La Commission évaluera la nouvelle législation en 2027.</p>