



Bruxelles, le 31.5.2017
SWD(2017) 189 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil

concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs

{COM(2017) 279 final}
{SWD(2017) 188 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO ₂ et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs
A. Nécessité d'une action
Pourquoi? Quel est le problème abordé?
Les données relatives aux émissions de dioxyde de carbone (CO ₂) et à la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds neufs mis sur le marché de l'Union ne sont pour l'heure soumises à aucune surveillance ni à aucune obligation de communication. Ce déficit de connaissances aboutit aux problèmes suivants: 1) des occasions manquées d'élaborer des politiques permettant de réduire les frais de carburant des opérateurs de transport, qui sont principalement des PME; 2) la concurrence accrue que les pays tiers livrent aux constructeurs automobiles; 3) des émissions de gaz à effet de serre (GES) rendant difficile la contribution du secteur des véhicules utilitaires lourds à la réalisation des objectifs de réduction des GES de l'Union.
Quel objectif cette initiative devrait-elle atteindre?
La surveillance et la communication des données relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO ₂ spécifiques des véhicules utilitaires lourds permettraient de remédier aux défaillances du marché en renforçant la transparence et en comblant le déficit des connaissances à l'aide de données fiables et comparables. De telles mesures permettraient de prendre des décisions d'achat éclairées et stimuleraient la concurrence et l'élaboration de politiques rationnelles, ce qui favoriserait la commercialisation de véhicules plus économes en énergie.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action à l'échelle de l'Union?
Une multiplicité de régimes de surveillance nationaux nuit à la comparabilité et à l'exhaustivité des données. Il en résulterait une fragmentation du marché de l'Union et une moindre transparence du marché. À l'inverse, une base de données commune permettrait aux acheteurs et aux responsables politiques tant au niveau national qu'à celui de l'Union d'accéder aux données de surveillance.
B. Les solutions
Quelles sont les options législatives et non législatives qui ont été envisagées? Y a-t-il une option privilégiée? Pourquoi?
Avec l'entrée en vigueur du règlement sur la certification, les émissions de CO ₂ et la consommation de carburant de tous les camions neufs devront être calculées au moyen de l'outil de simulation VECTO. Plusieurs options ont été envisagées quant à la question de savoir si et comment ces données devaient être communiquées et surveillées au niveau de l'Union. Le scénario de référence correspond à une absence d'action au niveau de l'Union. Les options législatives envisagées sont les suivantes: 1) communication des données par les autorités nationales; 2) communication des données par les constructeurs de véhicules utilitaires lourds et 3) communication mixte par les autorités nationales et les constructeurs.
L'option n° 3 est l'option privilégiée. Il s'agit de la solution la plus efficace, notamment parce qu'elle garantit la numérisation du flux d'informations et permet une couverture des données aussi bien au niveau national qu'à celui de l'Union, et son coût administratif est modéré.
Qui soutient quelle option?
Les options 1 et 3 se partagent la faveur des organisations professionnelles, des entreprises privées, des organisations de la société civile et des autorités publiques. L'option n° 3 est également privilégiée par les particuliers et les organisations internationales, et bénéficie du soutien de la plupart des parties

prenantes.
L'option n° 2 est essentiellement soutenue par certaines organisations professionnelles.

C. Incidences de l'option privilégiée

Quels sont les principaux avantages de l'option privilégiée (le cas échéant)?

L'option retenue devrait inciter les constructeurs à se livrer concurrence pour la production de véhicules présentant un meilleur rendement énergétique, ce qui aurait également pour effet de stimuler l'innovation. Les effets d'un transport routier plus économe en énergie devraient se faire sentir, du moins en partie, dans la plupart des secteurs économiques de l'Union: la réduction des frais de carburant des entreprises devrait entraîner une baisse du coût des transports, d'où une diminution des coûts des autres secteurs et, à terme, des bénéfices pour les consommateurs de l'Union. Des retombées positives sur l'emploi sont attendues à moyen et à long termes. L'amélioration progressive du rendement énergétique des véhicules achetés devrait se traduire par une quantité moindre de CO₂ émis. En revanche, des réductions bénéfiques mais minimes sont attendues en ce qui concerne les autres émissions.

Quels sont les principaux coûts de l'option privilégiée (le cas échéant)?

Les seuls coûts économiques sont de nature administrative. Ils devraient être négligeables, de l'ordre de 1 EUR par véhicule.

Quelle sera l'incidence sur les entreprises, les PME et les microentreprises?

La plupart des entreprises de transport de l'Union sont des PME exploitant seulement quelques véhicules. Elles devraient bénéficier du régime de surveillance proposé. Une plus grande transparence concernant la consommation de carburant des véhicules utilitaires lourds rendrait possibles des décisions d'achat plus éclairées afin de garantir des économies de carburant.

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

Indépendamment des coûts administratifs d'environ 3 500 EUR par an, les États membres devraient profiter de la disponibilité de données de surveillance relatives aux véhicules utilitaires lourds pour élaborer des politiques visant à réduire les émissions, comme des régimes de taxation ou d'incitation spécifiques (par exemple, péages et marchés publics).

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

Les incidences à moyen et long termes sur la compétitivité et au niveau international devraient être positives.

D. Suivi

Quand la législation sera-t-elle réexaminée?

Après une période d'application de 5 ans.