



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.12.2007

SEC(2007) 1720

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

document d'accompagnement de la

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur le rapprochement des législations des États membres concernant les émissions des véhicules routiers utilitaires lourds et l'accès aux informations sur les réparations des véhicules

Résumé de l'analyse d'impact

{COM(2007) 851 final}

{SEC(2007) 1718}

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

document d'accompagnement de la

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur le rapprochement des législations des États membres concernant les émissions des véhicules routiers utilitaires lourds et l'accès aux informations sur les réparations des véhicules

Résumé de l'analyse d'impact

La qualité de l'air s'est améliorée au cours des dix dernières années mais il subsiste des problèmes sensibles sur ce plan dans l'ensemble de l'Union européenne, en particulier dans les zones urbaines et dans les régions à forte population.

En 2020, l'UE sera encore loin d'atteindre les objectifs du 6^e Programme d'action en faveur de l'environnement. Même si la législation actuelle est appliquée de façon efficace, les impacts négatifs importants sur la santé et l'environnement persisteront.

Afin de résoudre ces problèmes, d'autres mesures ont été envisagées et, ce faisant, les options suivantes ont été examinées:

- Aucun changement de politique
- Approche réglementaire au niveau européen
- Réglementation dans les États membres
- Recours par les États membres à des incitations fiscales
- Approche non réglementaire

L'analyse d'impact a démontré qu'il était nécessaire d'abaisser encore les limites d'émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) afin d'améliorer la qualité de l'air tout en préservant dans le même temps le fonctionnement du marché intérieur.

La pollution par les particules (PM) préoccupe de plus en plus les scientifiques et des limites d'émissions harmonisées au niveau de l'Union européenne sont nécessaires pour empêcher les obstacles à la distribution et à la circulation des véhicules utilitaires lourds et pour atteindre des réductions substantielles des émissions de particules par ces véhicules dans toute l'UE. Une réduction de 66 % de la valeur limite pour les particules est proposée, avec une limite d'émissions de 0,01 g/kWh, ce qui, compte tenu de la technologie actuelle, nécessitera le montage de filtres à particules sur tous les véhicules diesel.

Une action supplémentaire concernant les émissions d'oxyde d'azote (NOx) et d'hydrocarbures (HC)¹ est également justifiée, étant donné que nombreux États membres seront sinon dans l'incapacité de satisfaire aux exigences de la directive sur les plafonds d'émissions nationaux (2001/81/CE) et de la proposition de révision des directives sur la qualité de l'air (COM(2005)447)². Une réduction de 80 % des NOx, à une limite d'émissions de 0,4 g/kWh, est proposée. Un recours accru aux technologies de motorisation et de post-traitement des émissions sera nécessaire pour atteindre les limites d'émissions de NOx requises.

Une série d'amendements à la législation existante sont discutés dans cette analyse d'impact. L'effet général de ceux-ci est de resserrer encore les limites d'émissions des véhicules et, ce faisant, de réduire le risque que les véhicules produisent des niveaux superflus de pollution en établissant des exigences réglementaires plus fermes et complètes sans imposer de coûts excessifs. Ils assurent en outre un accès standardisé aux informations sur la réparation des véhicules.

L'analyse d'impact conclut qu'il convient d'aligner nos futures valeurs d'émissions sur celles des États-Unis. La plupart des parties prenantes – y compris l'industrie – sont favorables à l'alignement sur les valeurs limites américaines et notre analyse d'impact montre que cette adaptation présente un rapport coût-efficacité positif.

Il en résultera une amélioration considérable de la qualité de l'air ainsi que, parallèlement, une réduction du coût de développement et d'essai des moteurs. En fait, la proposition permettra aux constructeurs de produire des moteurs très respectueux de l'environnement tant pour le marché européen que pour celui des États-Unis.

Elle permettra également aux États membres de satisfaire aux exigences de la directive sur la qualité de l'air.

¹ Dans le présent document, hydrocarbures (HC) et composés organiques volatils (COV) sont utilisés indistinctement.

² Cette proposition de directive sur la qualité de l'air ambiant modifierait la législation actuelle en matière de qualité de l'air, c'est-à-dire la directive 96/62/CE ("directive cadre"), JO L 296 du 21.11.1996, p. 55, et trois "directives filles": 1993/30/CE, 200/69/CE, 2002/3/CE, ainsi que la décision 97/101/CE du Conseil.