

Bruxelles, le 27 mars 2023  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2023/0042(COD)

---

---

6539/23  
ADD 4 REV 1

CLIMA 82  
ENV 147  
TRANS 63  
MI 122  
CODEC 208  
IA 23

#### NOTE DE TRANSMISSION

---

N° doc. Cion: SWD(2023) 89 final/2

---

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) 2019/1242 en ce qui concerne le  
renforcement des normes de performance en matière d'émission de  
CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds et intégrant des obligations de  
déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 89 final/2.

---

p.j.: SWD(2023) 89 final/2

Bruxelles, le 27.3.2023  
SWD(2023) 89 final/2

This document corrects the impact assessment summary SWD(2023) 89 final.  
Addition of the missing title to the cover-page  
Concerns the FR version only  
The related act (COM(2023) 88 final) is not impacted.  
The text shall read as follows:

**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) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes**  
**de performance en matière d'émission de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds et**  
**intégrant des obligations de déclaration, et abrogeant le règlement (UE) 2018/956**

{COM(2023) 88 final} - {SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final}

<b>Résumé de l'analyse d'impact</b>
Analyse d'impact de la révision des normes de performance en matière d'émission de CO <sub>2</sub> pour les nouveaux véhicules lourds
<b>A. Nécessité d'une action</b>
<b>Quel est le problème et pourquoi s'agit-il d'un problème au niveau de l'UE?</b>
Trois problèmes majeurs ont été identifiés au niveau de l'UE: 1) les véhicules lourds ne contribuent pas suffisamment à l'ambition accrue en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et doivent réduire la dépendance énergétique de l'UE; 2) les transporteurs et les consommateurs n'ont pas conscience des possibilités d'économies d'énergie et de réductions de coûts connexes; et 3) la chaîne de valeur des véhicules lourds dans l'UE risque de perdre son leadership sur le plan de la technologie et de l'innovation.
<b>Quels sont les objectifs à atteindre?</b>
L'initiative vise à atteindre les objectifs spécifiques suivants: 1) contribuer à l'objectif d'atteindre au moins 55 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et à l'objectif de parvenir à la neutralité climatique à l'horizon 2050, en réduisant les émissions de CO <sub>2</sub> des véhicules lourds de façon efficace et rentable, conformément aux objectifs climatiques de l'UE, tout en contribuant à améliorer la sécurité énergétique de l'UE; 2) apporter des avantages pour les transporteurs et les usagers des transports, grâce à un déploiement plus large de véhicules plus économes en énergie; 3) renforcer le leadership sur le plan de la technologie et de l'innovation de la chaîne de valeur de l'industrie automobile de l'UE et stimuler l'emploi.
<b>Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?</b>
Le changement climatique est un problème transfrontières. En l'absence d'action de l'UE, l'action nationale et locale risque d'être insuffisante et de fragmenter le marché intérieur. L'action de l'UE donnerait à l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur automobile le signal d'un marché stable à long terme et la sécurité réglementaire indispensables pour les grands investissements en capital nécessaires au déploiement de véhicules à émission nulle.
<b>B. Les solutions</b>
<b>Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?</b>
Différentes options stratégiques, regroupées en trois grandes catégories, ont été étudiées: i) extension du champ d'application; ii) niveaux cibles en matière d'émission de CO <sub>2</sub> et calendrier pour les nouveaux véhicules lourds; iii) mécanismes réglementaires spécifiques, notamment les régimes d'incitation en faveur des véhicules à émission nulle ou à faible niveau d'émission (ZLEV); iv) mécanisme visant à prendre en compte la contribution potentielle des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone pour les besoins de l'évaluation de la conformité aux objectifs; v) questions de gouvernance.
Dans le cadre de l'option privilégiée, différents véhicules lourds actuellement non réglementés sont inclus dans le champ d'application de la réglementation. Les objectifs en matière d'émission de CO <sub>2</sub> sont réduits par paliers de cinq ans et sont considérablement renforcés à partir de 2030. Des normes d'efficacité énergétique optimales en fonction des coûts sont fixées pour les remorques. Les petits constructeurs sont exemptés de l'obligation d'atteindre les objectifs. Les éventuelles recettes tirées des émissions excédentaires continuent d'alimenter le budget général de l'UE.
Le mécanisme d'incitation actuel en faveur des ZLEV est supprimé à partir de 2030. Un mandat d'avoir 100 % d'autobus urbains à émission nulle est fixé pour 2030. Aucun mécanisme n'est instauré pour prendre en compte la contribution potentielle des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone. En ce qui concerne la gouvernance, une certaine souplesse est prévue pour garantir une mise en œuvre

efficace et rentable de la législation tout en préservant son intégrité environnementale.

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

Sur la base des résultats de la consultation publique ouverte et du retour d'information du CfE, les parties prenantes sont généralement favorables à l'extension du champ d'application mais en exemptant les petits constructeurs. L'extension du champ d'application aux remorques est généralement approuvée, sauf par certains transporteurs.

Les ONG de défense de l'environnement et les constructeurs de véhicules à émission nulle se prononcent en faveur de l'ambition la plus élevée, à savoir une réduction de 100 %, d'ici à 2035 et l'adoption d'objectifs intermédiaires entre 2025 et 2030, conjugués à un renforcement de l'objectif de 2030. Les grands constructeurs de véhicules, les transporteurs, les équipementiers et les fournisseurs de carburants et de gaz se prononcent en faveur d'objectifs moins ambitieux, en présentant des avis mitigés correspondant généralement à des niveaux d'ambition faibles à moyens. Les grands constructeurs et les fournisseurs de carburants, en particulier, sont opposés à la fixation d'un objectif de réduction de 100 % à une certaine date. Les grands constructeurs de véhicules, les équipementiers et les transporteurs soutiennent l'extension par paliers de 5 ans actuellement prévue tandis que les ONG et les constructeurs de véhicules à émission nulle réclament que les objectifs soient réduits par paliers plus courts.

Les constructeurs et les transporteurs se prononcent en faveur du maintien du régime d'incitation ZLEV après 2030, tandis que les ONG demandent qu'il soit supprimé après 2030 et que l'incitation soit limitée à certaines catégories de véhicules jusqu'en 2030. Les fournisseurs d'électricité et d'hydrogène soutiennent un régime bénéficiant uniquement aux ZEV. L'établissement d'un mandat ZEV pour les autobus urbains est approuvé par les ONG et les constructeurs de véhicules à émission nulle ainsi que par certains grands constructeurs. Les autres grands constructeurs et les fournisseurs de carburants sont opposés à tout mandat ZEV.

Les fournisseurs de gaz et de carburants sont favorables à l'introduction d'un mécanisme de prise en compte des carburants dans les normes, tandis que les ONG y sont opposées et que les grands constructeurs expriment des avis mitigés.

### **C. Incidence de l'option privilégiée**

#### **Quels sont les avantages de l'option privilégiée (le cas échéant; à défaut, des principales options)?**

Les réductions cumulées des émissions (à l'échappement) prévues entre 2031 et 2050 sont de 35-48 % pour les véhicules lourds, par rapport à la situation de référence, et de 1,4 % supplémentaire pour les remorques à partir de 2031, par rapport au scénario moyen. Les normes relatives aux véhicules lourds contribuent à réduire les polluants atmosphériques d'environ 7 à 17 % en 2035, de 15 à 38 % en 2040 et de 66 à 80 % en 2050, par rapport à la situation de référence.

Les avantages en termes d'économies nettes moyennes sur le coût total de possession pour le premier utilisateur représentent jusqu'à 6000-9800, 17 400-25 800 et 29100-47 000 euros par véhicule pour 2030, 2035 et 2040. Les économies nettes pour les deuxième et troisième utilisateurs présentent des tendances similaires, avec des avantages moindres. Les avantages pour la société sur la durée de vie sont estimés à 2 400-6 300, 18 300-31 900 et 33 7000-59 800 euros par véhicule pour 2030, 2035 et 2040. Les économies nettes pour les premiers utilisateurs de nouvelles remorques immatriculées en 2030 se montent à 9 000-29 000 euros par remorque, selon le type, tandis que les économies nettes sur la durée de vie du véhicule, dans une perspective sociétale, s'élèvent à 11 500-42 500 euros par véhicule.

Au cours de la période 2031-2050, la consommation finale d'énergie des véhicules lourds à moteur diminue de 11-19 % par rapport à la situation de référence. Des économies sont réalisées dans le secteur des carburants fossiles (principalement du diesel) dans une fourchette comprise entre 215 et 281 Mtep par rapport à la situation de référence, ce qui réduit de 150-200 milliards d'euros la dépendance à l'égard des importations de l'économie de l'UE. L'établissement de normes d'efficacité énergétique pour les remorques

permet d'économiser 23 Mtep de carburants fossiles supplémentaires au cours de la période 2031-2050, ce qui correspond à 16 milliards d'euros.

L'emploi net augmente en 2030, et encore davantage en 2040 et 2050, et le PIB devrait augmenter de 0,06 % - 0,11 % d'ici à 2040.

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

Les coûts pour les constructeurs de véhicules lourds augmentent à mesure que des technologies supplémentaires doivent être déployées dans les nouveaux véhicules pour atteindre les objectifs plus stricts en matière d'émission de CO<sub>2</sub>: 3 400-9 700, 5 300-11 800 et 6 500-13 100 euros par véhicule pour 2030, 2035 et 2040. Cela nécessiterait, de la part des constructeurs, des investissements supplémentaires estimés à environ 4,9 à 8,7 milliards d'euros par an, entre 2031 et 2050.

Les coûts supplémentaires par remorque ou semi-remorque moyenne représentent de 2 500 à 5 250 euros par véhicule, par rapport à la situation de référence de 2020.

#### **Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?**

Les petites et moyennes entreprises ne prévoient aucune restriction d'accessibilité financière dans aucun des trois scénarios de niveaux d'ambition. Leur coût total de possession montre également des économies. Les ZEV d'occasion sont toujours abordables.

Le développement et l'offre de ZEV (parts de ZEV en%: 20-35, 35-57 et 57-100 d'ici à 2030, 2035 et 2040), ont un impact positif sur l'innovation ainsi que sur la primauté technologique et la compétitivité de l'industrie.

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

Si les effets globaux sur le PIB sont positifs, la perte d'accises sur les carburants en 2030 est estimée à environ 0,004 % du PIB de l'EU-27. Ces pertes peuvent être équilibrées au niveau des États membres, par exemple au moyen de la fiscalité indirecte. Il n'y a pas d'incidence administrative significative sur les administrations nationales, étant donné que les dispositions nécessaires sont déjà en place.

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

Donner un signal réglementaire clair et de la prévisibilité permettant à l'industrie de développer des véhicules lourds économes en carburant et d'investir dans ces véhicules encouragera le développement de l'innovation technologique de l'industrie dans l'UE.

#### **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, aligné sur celui d'autres actes législatifs contribuant à l'ambition accrue en matière de climat.