



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.7.2012
SWD(2012) 214 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant les documents

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves

et

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs

{ COM(2012) 393 final }
{ COM(2012) 394 final }
{ SWD(2012) 213 final }

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant les documents

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 443/2009 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves

et

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 510/2011 en vue de définir les modalités permettant d'atteindre l'objectif de 2020 en matière de réduction des émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers neufs

1. DEFINITION DU PROBLEME

1.1. Nature du problème

Le transport routier est l'un des rares secteurs présentant une hausse rapide d'émissions et, entre 1990 et 2008, les émissions dues à ce secteur ont augmenté de 26 %. Cette tendance n'est pas durable dans le contexte de la politique climatique de l'UE. Conformément à la feuille de route de la Commission vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050¹ et au Livre blanc sur les transports², le transport routier doit réduire de manière significative ses émissions de CO₂ d'ici à 2050.

Les véhicules utilitaires légers sont responsables d'une part importante de l'ensemble des émissions du secteur des transports; ils émettent environ 13,5 % des émissions totales de CO₂ de l'UE, et environ 15 % si l'on inclut les émissions liées à la fourniture du carburant. Compte tenu de la hausse prévue du parc de véhicules utilitaires légers, l'application effective des objectifs obligatoires de CO₂ doit être poursuivie pour garantir une nouvelle réduction des émissions de CO₂ dues aux transports routiers.

Selon l'approche en deux temps prévue par les règlements, la Commission doit proposer les modalités pour atteindre les objectifs de 2020 d'ici la fin de l'année 2012. Les propositions de modification des règlements devraient être «aussi neutres que possible du point de la concurrence, durables et équitables du point de vue social»³. Aussi est-il nécessaire d'actualiser les formules de l'annexe I des règlements en ce qui concerne les objectifs de 2020. En outre, la faisabilité de l'objectif de 2020 pour les camionnettes doit être confirmé. Par modalités on entend les aspects de l'application qui ont une incidence sur la façon dont les objectifs d'émissions sont atteints. Le degré de sévérité des règlements pour 2020 est

¹ COM(2011) 0112 final.

² Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 0144 final.

³ Article 13, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 443/2009 et article 13, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 510/2011.

déterminé par les valeurs cibles qui y sont établies. Ces valeurs ont été fixées dans le cadre du processus de codécision et ne sont pas concernées par le réexamen.

Les deux règlements laissent planer l'incertitude pour la période après 2020. Toutefois, l'industrie automobile travaille selon des cycles de planification qui tendent à indiquer la nécessité de savoir environ dix ans à l'avance le cadre global dans lequel doivent être conçus les véhicules utilitaires légers et d'une période plus courte d'environ cinq ans pour des décisions plus précises relatives aux variantes qui seront effectivement produites. Il est donc important de donner des indications sur les futures réductions d'émissions suffisamment tôt pour permettre une sécurité de programmation satisfaisante.

1.2. Quelle sera l'évolution du problème sans une nouvelle action de l'UE?

Sans une action de l'UE, les objectifs de réduction de CO₂ pour les voitures et les camionnettes fixés pour 2020 ne pourraient pas être appliqués et aucune réduction au-delà de 2015 et 2017 respectivement ne serait exigée. En effet, aucun des objectifs fixés pour 2020 ne peut prendre effet en l'absence de réglementation définissant et mettant en œuvre les modalités pour 2020. Pour cela, il est nécessaire de modifier les règlements conformément à la procédure législative ordinaire. Sans une nouvelle action de l'UE, il n'y aurait vraisemblablement que peu de réduction supplémentaire d'émissions de CO₂ des nouveaux véhicules utilitaires légers. On ne pourrait tabler sur de nouveaux progrès en matière de rendement énergétique car il s'avère que, dans l'UE et aux États-Unis, la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers ne s'améliore que très modérément en l'absence de dispositions réglementaires ou d'importantes hausses des prix du carburant.

Cette option du «statu quo» constitue le scénario de référence de l'analyse d'impact et de la modélisation qui la sous-tend. En l'absence de nouvelle action de l'UE, les effets suivants que l'application des objectifs de 2020 est censée produire ne se concrétiseraient pas:

- Réduction d'environ 25 % de la consommation de pétrole des voitures ou des camionnettes, c'est-à-dire une économie de consommation d'environ 25 milliards d'euros par an. Économie d'énergie à l'horizon 2030 d'environ 25 Mtep par an, c'est-à-dire une économie totale d'environ 160 Mtep entre 2020 et 2030. Bénéfice cumulé en matière de sécurité énergétique estimé à 20 milliards d'euros entre 2020 et 2030.
- Consommation de carburant évitée augmentant progressivement de 27 milliards d'euros par an pour la période 2020-2025 à 36 milliards d'euros par an pour la période 2025-2030. Dépenses évitées d'importations de carburant au profit d'investissements dans le capital et la technologie, faisant croître la demande intérieure. Selon l'analyse entrées-sorties, cela peut entraîner, chaque année, une augmentation du PIB d'environ 12 milliards d'euros et des dépenses de main d'œuvre d'environ 9 milliards d'euros.
- Les économies de carburant réalisées grâce à la mise en œuvre des objectifs de 2020 sont estimées compenser très largement les coûts attendus de mise en conformité. Le coût net pour la société oscille entre moins de 80 EUR et 230 EUR par tonne de CO₂ évitée pour les voitures particulières⁴ et moins de 172 EUR à 295 EUR pour les camionnettes. L'écart dépend du prix du pétrole fixé, pour l'analyse, entre 90 et 140 USD par baril.

⁴ Dans le cadre du scénario de coûts 2 avec une pente de 60 %.

1.3. Les parties prenantes concernées

Les principales catégories d'acteurs concernés par les règlements englobent le grand public, les acheteurs de véhicules, les constructeurs automobiles, les fournisseurs de composants automobiles et les fournisseurs de carburant. Les incidences se traduisent essentiellement comme suit:

- La population de l'UE est de plus en plus touchée par les effets du changement climatique.
- Les acheteurs de véhicules sont concernés par d'éventuelles hausses de prix des véhicules et par des frais de fonctionnement réduits en raison de la baisse de la consommation de carburant. Les économies de carburant l'emportent sur les hausses de prix des véhicules.
- Les constructeurs automobiles doivent respecter l'obligation et la nécessité d'adopter des mesures techniques permettant de réduire les émissions de CO₂, ce qui peut accroître les coûts de production et affecter leurs gammes de produits, mais également leur donner la possibilité d'acquérir une longueur d'avance et de vendre des véhicules perfectionnés à faible émission de CO₂ sur d'autres marchés.
- Les fournisseurs de composants devraient bénéficier d'une demande accrue en technologies avancées et de la possibilité de les exporter vers d'autres marchés.
- Les fournisseurs de carburants devraient subir une baisse de la demande pour les carburants destinés aux transports.
- Les autres consommateurs de carburant et de pétrole devraient bénéficier de prix plus bas.
- Les secteurs émettant des gaz à effet de serre (GES) autres que celui des transports seront moins soumis à la pression de réduire davantage leurs émissions pour compenser l'augmentation des émissions dues aux transports.

2. ANALYSE DE SUBSIDIARITE

L'UE a déjà agi dans ce domaine lorsqu'elle a adopté les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 basés sur le chapitre «Environnement» du traité (voitures particulières à l'article 175 du traité TCE⁵ et camionnettes à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE⁶). Le marché unique permet également d'agir au niveau de l'UE plutôt qu'au niveau des États membres de manière à garantir des exigences communes dans l'UE et, par conséquent, de réduire les coûts au minimum pour les constructeurs.

3. OBJECTIFS

GÉNÉRAUX

Assurer un niveau élevé de protection de l'environnement dans l'Union européenne et contribuer à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de changement climatique, tout en réduisant la consommation de pétrole, dans le but d'améliorer la sécurité de l'approvisionnement énergétique dans l'UE, de stimuler l'innovation et de renforcer la compétitivité de l'industrie de l'UE.

⁵ Traité instituant la Communauté européenne modifié par le TFUE (voir note de bas de page n° 6).

⁶ Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

SPÉCIFIQUES

Assurer l'application continue et efficace des règlements sur les émissions de CO2 des voitures particulières et des camionnettes, notamment dans le contexte des objectifs de 2020.

OPÉRATIONNELS

- *Assurer la faisabilité de l'objectif de 2020 relatif aux émissions de CO2 des camionnettes.*
- *Assurer que les avantages pour l'environnement des objectifs fixés pour les émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers pour 2020 sont atteints avec un bon rapport coût-efficacité.*
- *Veiller à ce que les modalités de réalisation des objectifs pour 2020 n'aient pas de conséquences sociales inacceptables.*
- *Veiller à ce que les modalités de réalisation des objectifs pour 2020 n'aient pas d'effets indésirables sur la compétitivité de l'industrie automobile européenne.*
- *Instaurer suffisamment de sécurité pour le secteur automobile en ce qui concerne les futures exigences en matière d'émissions de CO2 des véhicules utilitaires légers.*
- *Réduire au minimum, dans la mesure du possible, la charge administrative et les coûts de la réglementation pour les PME.*

4. OPTIONS

4.1. Identification des options

Une approche globale a été adoptée pour identifier les options stratégiques, couvrant les questions soulevées dans la législation, celles résultant de la mise en œuvre et celles évaluées dans les études analysant les approches possibles en vue d'améliorer l'efficacité de la législation. Les aspects suivants sont analysés:

a) l'option du statu quo;

b) la confirmation de la faisabilité de l'objectif de 2020 pour les camionnettes;

c) différentes options sont analysées pour chaque modalité visant à la réalisation des objectifs pour les voitures particulières et les camionnettes:

- différents paramètres de l'utilité, formes et pentes qui constituent la courbe des valeurs limites
- primes sur les émissions excédentaires (pas de changement ou ajustements)
- dérogations (pas de poursuite, poursuite ou ajustements)
- éco-innovation (élimination progressive ou prolongation)
- intégration progressive (aucune intégration progressive ou intégration progressive des objectifs de 2020)
- bonifications (pas de prolongation, prolongation ou modification du régime)
- mise en réserve et emprunt
- combinaison des objectifs pour les voitures et les camionnettes
- pondération kilométrique
- limites basées sur le véhicule;

d) la simplification et la réduction de la charge administrative;

e) l'adaptation au nouveau cycle d'essai;

f) la forme et la sévérité de la législation après 2020.

4.2. Conclusions de l'évaluation préliminaire des options

Ces questions ont fait l'objet d'une évaluation préliminaire basée principalement sur des études extérieures et sur les contributions des parties prenantes.

Le statu quo

Cette option est équivalente au scénario de base: les objectifs de 2020 pour les voitures particulières et les camionnettes ne sont pas mis en œuvre en raison d'un manque de définition des modalités pour les atteindre. Cette option est écartée car elle va à l'encontre des objectifs généraux, spécifiques et opérationnels.

(a) Confirmation de la faisabilité de l'objectif de 2020 pour les camionnettes

Les données de 2010 sur les émissions montrent que la réduction nécessaire pour atteindre l'objectif de 2020 a diminué sensiblement sans grand changement technologique. Les émissions moyennes de CO₂ en 2010 ont baissé pour tous les segments de camionnettes par rapport à 2007, avec toutefois un niveau de réduction différent entre les classes. La mise à jour des courbes de coûts fait apparaître un meilleur potentiel de réduction et des coûts inférieurs par rapport à l'analyse de 2009. Le délai prévu pour la réduction correspond aux délais de développement. Ces données permettent de conclure que l'objectif de 2020 pour les camionnettes est réalisable.

(b) Modalités de réalisation des objectifs fixés pour les voitures particulières et les camionnettes

Les modalités évaluées ne s'excluent pas l'une l'autre, à l'exception de l'intégration progressive et de l'option de mise en réserve et d'emprunt qui devraient, de préférence, ne pas être combinées. Par conséquent, pour chaque modalité, un ensemble d'options alternatives est évalué par rapport aux objectifs définis dans la section 3.

Certaines options relatives au paramètre de l'utilité, à la pente de la courbe de valeurs limites, aux modifications apportées aux dérogations et à la simplification nécessitent une évaluation complémentaire. En outre, il est conclu qu'il peut être souhaitable de poursuivre le système d'éco-innovation. En ce qui concerne les primes sur les émissions excédentaires, elles sont actuellement plus élevées que les coûts marginaux des camionnettes et correspondent, dans l'ensemble, au coût marginal moyen des voitures. Étant donné que l'objectif pour les camionnettes est moins strict que celui des voitures particulières et qu'il existe une possibilité de chevauchement entre voitures particulières de plus grande taille et camionnettes, il est conclu que le système de primes devrait être poursuivi au niveau actuel.

L'analyse de l'intégration progressive et des bonifications n'est pas poursuivie. La première option n'est pas considérée comme nécessaire au vu de la trajectoire actuelle des émissions des véhicules neufs et de la perspective de réalisation de l'objectif global en 2020. En outre, tout objectif intermédiaire supplémentaire augmenterait les coûts de l'obligation pour les constructeurs en raison d'une moindre flexibilité. Une intégration progressive qui prendrait fin après 2020 éroderait l'ambition du règlement et se traduirait donc par de moindres économies de CO₂. En outre, elle compromettrait la sécurité réglementaire pour l'industrie automobile désireuse de récupérer les premiers investissements dans les technologies de réduction des émissions de CO₂. Ces arguments sont encore plus pertinents en ce qui concerne les camionnettes pour lesquelles la réalisation de l'objectif de 2020 est plus facile et moins coûteuse. Les bonifications pour les véhicules peu polluants sont éliminées pour les voitures particulières et les camionnettes en raison de leurs effets potentiellement pervers sur la réalisation de l'objectif global. Cette approche compromet les efforts à faire sur les véhicules conventionnels en leur permettant d'émettre davantage et réduit le rapport coût-efficacité global de la politique. En outre, elle va à l'encontre de l'objectif de neutralité technologique.

Ces effets indésirables peuvent toutefois être limités par l'application d'un faible coefficient multiplicateur et par le plafonnement du nombre de véhicules concernés.

Des modalités supplémentaires absentes la réglementation actuelle, telles que la mise en réserve et l'emprunt, la combinaison des objectifs pour les voitures et les camionnettes, la pondération kilométrique et les limites basées sur le véhicule sont également écartées de toute nouvelle analyse, soit étant trop complexes, allant à l'encontre des objectifs de sécurité de programmation et de réalisation des objectifs environnementaux, augmentant la charge administrative, imposant des coûts de mise en conformité disproportionnés à certains constructeurs, soit par manque de données suffisamment fiables sur le kilométrage des différents segments des voitures.

(c) Simplification et réduction de la charge administrative

Les possibilités de simplification de la réglementation actuelle et de réduction de la charge administrative font l'objet d'évaluation en ce qui concerne les dispositions suivantes: réduction du nombre de modalités, simplification des mesures de mise en œuvre, simplification des règles pour les PME et micro-entreprises. L'examen préalable des options stratégiques aboutit à une réduction du nombre des modalités. En outre, les mesures de mise en œuvre peuvent, pour la plupart, être simplifiées à l'aide des dispositions de réexamen prévues dans le présent document. Toutefois, la simplification des règles pour les PME par l'inscription d'un seuil de minimis et la réduction de la charge administrative de la procédure de dérogation en la rendant plus flexible sont retenues pour un examen plus poussé.

(d) Adaptation au nouveau cycle d'essai

Les règlements en vigueur habilite déjà la Commission à les adapter à une nouvelle procédure d'essai. Toutefois, étant donné que la procédure d'essai révisée risque de ne pas être adoptée avant l'entrée en vigueur des règlements modifiés, cette adaptation n'est pas possible actuellement. Afin de réduire au minimum l'insécurité, il serait possible de décrire dans leurs grandes lignes les principes et la procédure qui seront utilisés pour l'adaptation de la législation. Cela pourrait apporter davantage de sécurité pour les constructeurs et réduirait ainsi les coûts de mise en conformité.

(e) Forme et sévérité de la législation après 2020.

En ce qui concerne le régime réglementaire après 2020, il est jugé opportun de publier une communication consultative qui présenterait l'analyse, par la Commission, d'autres approches réglementaires ainsi qu'une illustration des niveaux de rigueur probables nécessaires pour atteindre les futures limites de CO₂. Les modifications futures de l'approche réglementaire et l'obligation de réduire le niveau d'émissions seraient appliquées dans une deuxième étape législative.

4.3. Options retenues pour une analyse approfondie

Les options suivantes sont prises en considération pour une analyse détaillée.

Options spécifiques aux voitures particulières:

- Paramètre de l'utilité: masse et empreinte au sol
- Fonction d'utilité – linéaire
- Pente de la courbe de valeurs limites – 60 à 100 %
- Modifications des dérogations: règle «de minimis», amendement des dérogations «niches»
- Simplification et réduction de la charge administrative liée aux dérogations

Options spécifiques aux camionnettes:

- Paramètre de l'utilité: masse et empreinte au sol
- Fonction de l'utilité: courbe linéaire pour la masse et la courbe non linéaire pour l'empreinte au sol
- Pente de la courbe de valeurs limites: 80 à 100 %
- Modifications des dérogations: règle «de minimis»
- Simplification et réduction de la charge administrative liée aux dérogations

5. ÉVALUATION DES INCIDENCES

Les options stratégiques ont été évaluées sur la base des objectifs, en veillant à ce qu'elles respectent la demande que les modifications soient «aussi neutres que possibles du point de vue de la concurrence, durables et équitables du point de vue social».

Impact des options en ce qui concerne le paramètre de l'utilité

Pour les voitures, l'analyse montre un léger avantage en termes de coûts induit par le passage de la masse à l'empreinte au sol car la légèreté n'est pas suffisamment encouragée avec la masse comme paramètre. La masse donne une répartition plus homogène sur les segments de véhicule, mais induit une augmentation des prix relatifs pour les plus petites voitures plus élevée. Si l'empreinte au sol est utilisée en tant que paramètre de l'utilité, les effets pervers incitant à changer la conception de la voiture sont plus limités pour autant que la fonction de valeur limite n'est pas trop forte. L'empreinte au sol encouragerait un plus grand recours à la légèreté en tant qu'option de mise en conformité, notamment en ce qui concerne les possibles objectifs après 2020. Un changement de paramètre d'utilité ne répondrait pas à l'objectif de sécurité de programmation dans la mesure où il est hautement probable que les constructeurs ont programmé leurs parcours de mise en conformité jusqu'en 2020 sur la base de l'actuel paramètre.

Pour les camionnettes, l'empreinte au sol semble être un paramètre moins souhaitable que la masse en raison des difficultés pour les constructeurs d'un changement dans les 3 ans, des risques accrus d'incitations perverses et de la nécessité d'utiliser une fonction de valeur limite non linéaire. En outre, les coûts des constructeurs et les augmentations de prix sont moins uniformément répartis. Enfin, la sécurité de programmation est également compromise compte tenu, notamment, du court laps de temps entre les deux objectifs.

En ce qui concerne l'innovation, il n'y a probablement pas d'incidence sur la plupart des stratégies visant à atteindre les objectifs de 2020 pour les voitures particulières et les camionnettes, à l'exception de la légèreté. À cet égard, le recours à la masse comme paramètre de l'utilité ne permet pas de traiter de la même façon toutes les options. Le choix du paramètre de l'utilité pour les voitures particulières ou les camionnettes est considéré comme neutre en ce qui concerne la compétitivité de l'industrie de l'UE. En outre, il ne devrait pas avoir d'incidence sur le commerce ou les PME.

En ce qui concerne les incidences sur l'environnement, les différents paramètres de l'utilité évalués n'ont pas d'incidence directe pour autant que certaines hypothèses se vérifient. Il n'y a pas d'incidence sociale autre que des augmentations de prix relatifs plus élevées pour les plus petites voitures en prenant la masse comme paramètre. Ceci ne s'applique cependant pas aux camionnettes.

Impact des options compte tenu de la pente

Pour les voitures, une pente supérieure à 100 % n'est pas souhaitable en ce qu'elle procure une incitation perverse aux constructeurs et une hausse des coûts moyens avec une pente croissante pour les deux paramètres. Pour la masse, une pente inférieure à 100 % sur la base des données de 2009 devrait éviter un risque sérieux d'incitations perverses. L'augmentation des coûts en valeur absolue est répartie de manière relativement égale entre les différents segments de véhicules. Toutefois, les augmentations des prix relatifs sont plus importantes pour les petites voitures que pour les grandes et une valeur de pente inférieure réduit cet effet. Une pente inférieure contribue également à compenser l'absence de pondération kilométrique.

Pour les camionnettes, la pente souhaitable de la courbe de valeurs limites pour une fonction basée sur la masse se situe entre 80 et 100 % du point de vue du coût et de la répartition. Pour l'empreinte au sol, le coût le plus faible se produit avec une pente de 110 %. Cependant, une pente aussi forte risque d'entraîner une incitation perverse d'augmenter l'empreinte au sol; une pente de l'ordre de 100 %, paraît donc préférable.

Les pentes pour les voitures particulières et les camionnettes ne devraient pas avoir d'effet significatif sur l'innovation, la compétitivité, le commerce ou les PME. Étant donné qu'il n'y avait pas d'attente antérieure quant à la pente à appliquer pour 2020, la sécurité de programmation n'est pas affectée.

L'évaluation des options stratégiques qui affectent la pente révèle une très faible incidence sur l'environnement. Des effets comportementaux et secondaires potentiels sont suscités par le kilométrage des véhicules réparti de manière légèrement différente dans l'ensemble du parc automobile. Par conséquent, une pente plus faible pour les voitures particulières est souhaitable pour des raisons environnementales. Cet effet est jugé non pertinent pour les camionnettes. En ce qui concerne les conséquences sociales, la pente de la courbe des voitures particulières a un effet distributif sur les prix relatifs des voitures neuves. Par conséquent, une pente inférieure est souhaitable. Ces effets ne sont attendus pour les camionnettes qui sont essentiellement utilisées à des fins professionnelles et qui sont achetées sur la base de leur utilité.

Dérogations

Il est jugé souhaitable d'actualiser l'effort de réduction demandé aux constructeurs spécialisés afin de garantir de nouvelles réductions au-delà de 2015. Ceci est conforme à l'objectif de neutralité concurrentielle dans la mesure où, compte tenu du plafond de 300 000 enregistrements, les constructeurs bénéficiant de cette dérogation peuvent détenir jusqu'à 2,5 % du marché automobile de l'UE avant d'être soumis au régime réglementaire normal de CO₂. Les exigences particulières de CO₂ n'auraient pas d'incidence directe sur les PME. Les incidences sur l'environnement seront positives étant donné que les constructeurs seront tenus de réduire leurs émissions.

Incidence de la simplification et de la réduction des charges administratives

L'introduction d'un seuil de minimis pour les petits constructeurs ou l'exclusion des constructeurs de la taille d'une PME pourrait être envisagée. La réduction des charges administratives pour la société (estimée à quelque 25 000 euros par constructeur) et la Commission (de l'ordre de 10 000 euros par demande) apporterait des avantages économiques en évitant de devoir recourir à une procédure de dérogation. L'impact sur l'environnement dû aux moindres réductions d'émissions, tant pour les voitures particulières et que pour les camionnettes, serait faible. Les incidences sociales devraient être mineures.

La simplification de la procédure administrative dans ces cas permettrait une procédure d'évaluation plus harmonieuse. La simplification ne devrait pas avoir d'effets environnementaux et sociaux importants. Hormis les avantages pour les entreprises

directement concernées, le seuil de minimis ne devrait pas avoir d'incidence sur la compétitivité, le commerce, les PME ou l'innovation.

6. COMPARAISON DES OPTIONS

La faisabilité de l'objectif de 2020 de 147 g/km pour les camionnettes est confirmée.

Les tableaux 1 et 2 ci-dessous résument l'évaluation des incidences économiques, environnementales et sociales des différentes modalités.

Sur la base de l'analyse, il est conclu que la préférence devrait être donnée aux options suivantes:

- Le paramètre de l'utilité doit continuer à être la masse tant pour les voitures particulières et que pour les camionnettes.
- La courbe de valeurs limites doit rester linéaire.
- La pente de la courbe doit être d'environ 60 % pour les voitures particulières et 100 % pour les camionnettes.
- Les régimes de dérogation peuvent être adaptés afin d'exclure les très petits constructeurs. En outre, la procédure devrait être simplifiée afin de réduire la charge administrative.
- L'effort de réduction pour les constructeurs spécialisés devrait être actualisé afin de tenir compte de l'effort moyen demandé au secteur automobile.
- Les primes sur les émissions excédentaires devraient être maintenues à 95 EUR par g par véhicule.

7. SUIVI ET EVALUATION

Les indicateurs clés des progrès réalisés sont liés à l'évolution de la moyenne du parc automobile neuf (voitures particulières et camionnettes). Ils couvrent les données relatives aux émissions spécifiques de CO₂ et à l'utilité. Cette dernière est enregistrée au cas où le paramètre de l'utilité serait modifié, ce qui imposerait une adaptation future de la courbe de l'utilité. D'autres paramètres de l'utilité, tels que l'empreinte au sol ou la charge utile, sont surveillés pour évaluer leur pertinence.

En outre, la Commission va rassembler des informations en ce qui concerne le nombre de demandes de dérogation et les objectifs de réduction des émissions proposés par les constructeurs, ainsi que des informations sur le nombre de dossiers d'éco-innovation et de crédits d'éco-innovation accordés.

Tableau 1 Comparaison des incidences des différentes options pour les modalités – voitures particulières

Modalités	Options	Avantages	Inconvénients
Paramètre de l'utilité	Masse	Sécurité réglementaire - pas de changement par rapport à la réglementation actuelle. Répartition des coûts plus équilibrée entre segments.	Plus grand risque d'incitations perverses que pour l'empreinte au sol. Pas entièrement neutre sur le plan technologique car la légèreté est défavorisée. Les coûts supplémentaires moyens pour le constructeur sont d'environ 2 % plus élevés qu'avec l'utilisation de l'empreinte au sol car la légèreté n'est pas récompensée.
	Empreinte au sol	Les coûts supplémentaires moyens pour le constructeur sont d'environ 2 % moins élevés qu'avec la masse. Accorde plus d'incitation à la légèreté.	Pas de sécurité réglementaire - changement par rapport à la réglementation actuelle. Répartition des coûts moins équilibrée entre segments. Coûts d'ajustement liés au passage à un autre paramètre de l'utilité.
Pente de la courbe de valeurs limites	Pente < 100 %	Coûts légèrement plus faibles dans l'ensemble. Évite de sérieux risques d'incitations perverses. Compense l'absence de pondération kilométrique. Effet bénéfique sur les émissions globales de CO2 et de polluants. Plus juste socialement (plus faible augmentation des prix relatifs pour les plus petites voitures).	Accroissement réel des coûts par véhicule moins équitable entre segments.
	Pente > 100 %	Accroissement réel des coûts par véhicule plus équitable entre segments.	Coûts légèrement plus élevés dans l'ensemble. Risque accru d'incitations perverses. Moins juste socialement (augmentation plus importante des prix relatifs pour les plus petites voitures).
Dérogations	Seuil de minimis	Charge administrative réduite pour les PME et pour la Commission.	Réduction marginale des émissions.

	Mise à jour des dérogations des constructeurs spécialisés	Plus neutre du point de vue de la concurrence. Économies de CO2 légèrement plus élevées.	Coûts plus élevés pour les constructeurs bénéficiant d'une dérogation.
--	--	---	--

Tableau 2 Comparaison des incidences des différentes modalités - camionnettes

Modalités	Options	Avantages	Inconvénients
Paramètre de l'utilité	Masse	Sécurité réglementaire - pas de changement par rapport à la réglementation actuelle. Répartition des coûts plus équilibrée entre segments. Incitations perverses limitées à augmenter la masse.	Coûts supplémentaires moyens pour le constructeur légèrement plus élevés que l'empreinte au sol, en particulier pour des pentes supérieures à 100 %. Pas entièrement neutre sur le plan technologique car la légèreté est défavorisée.
	Empreinte au sol	Coûts supplémentaires moyens pour le constructeur légèrement moins élevés pour l'empreinte au sol pour des pentes supérieures à 80 %. Accorde plus d'incitation à la légèreté.	Pas de sécurité réglementaire - changement par rapport à la réglementation actuelle. On peut s'attendre à des coûts d'ajustement plus élevés en raison des trois ans d'intervalle entre les objectifs. Nécessite une fonction de valeur limite non linéaire. Répartition des coûts moins équilibrée entre segments. L'augmentation des coûts liée au passage à l'empreinte au sol est particulièrement élevée pour certains constructeurs. Plus facile à manipuler que la masse, mais peut être limité par une forme ou pente de la courbe de valeurs limites.
Pente de la courbe de valeurs limites	Pente < 100%	Minimise les risques d'incitation perverse pour les deux fonctions. Pentes de 80 à 100 %: coûts les moins élevés pour la fonction basée sur la masse. Coûts les moins élevés et les mieux répartis: pente de l'ordre de 100 % pour la fonction basée sur la masse.	Pentes de 60 à 80 %: coûts les plus élevés pour la fonction basée sur l'empreinte au sol. Les pentes inférieures à 80 % entraînent une répartition inégale des coûts entre les segments.
	Pente > 100%	Coûts inférieurs pour la fonction basée sur l'empreinte au sol supérieure à 100 %. Répartition plus homogène pour la fonction basée sur l'empreinte au sol entre segments avec une pente supérieure à 110 %.	Augmente les risques d'incitation perverse pour les deux paramètres. Coûts plus élevés et répartition moins homogène entre segments pour la fonction basée sur la masse avec une pente supérieure à 110 %

Dérogations	Seuil de minimis	Charge administrative réduite pour les PME et pour la Commission.	Réduction marginale des émissions.
-------------	------------------	---	------------------------------------