



## **Analyse d'impact des règles nationales simplifiées pour la conversion des véhicules pour fonctionner à l'éthanol et au méthane**

### **Propositions de l'Agence suédoise des transports:**

Modifier les dispositions ci-après pour faciliter la conversion des véhicules à essence et diesel pour fonctionner à l'éthanol et au méthane:

- la réglementation de l'Administration suédoise des routes (VVFS 2003:29) relative à la réception nationale par type des systèmes, composants et entités techniques distinctes;
- la réglementation et l'avis général de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2016:22) sur les voitures et les remorques tractées par des voitures et mises en service à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010; et
- la réglementation et les orientations générales de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2013:63) sur les voitures et les remorques tractées par des voitures.

## **A. Généralités**

L'Agence suédoise des transports promeut la réalisation des objectifs de la politique des transports et s'attache en particulier à contribuer à un système de transport compétitif au niveau international, respectueux de l'environnement et sûr. La conversion des véhicules à essence et diesel pour fonctionner à l'éthanol et au méthane<sup>1</sup> est une occasion de promouvoir la conversion du parc de véhicules. Toutefois, afin de permettre la conversion, des règles sont nécessaires en temps utile, qui s'appliquent en pratique aux entreprises plus grandes ainsi qu'aux petites entreprises et aux particuliers.

### **Contexte**

#### **Conversion à l'éthanol**

Dans la pratique, la conversion à l'éthanol n'est possible que pour les véhicules à essence, car l'éthanol a des propriétés similaires à l'essence.

Dans la plupart des cas, la conversion à l'éthanol est simple, à condition que

<sup>1</sup> Les modifications proposées n'incluent que les conversions pour fonctionner à l'éthanol et au méthane. À l'origine, la conversion en électricité devait également être incluse, mais cela a été exclu puisque de telles conversions aboutissent généralement à un véhicule reconstruit.



les différences de propriétés par rapport à l'essence soient prises en compte. Normalement, aucun changement majeur n'est nécessaire au système de carburant existant et, après une conversion, il est généralement possible de fonctionner avec les deux combustibles ou un mélange de ceux-ci.

Lors de la conversion à l'éthanol, le besoin de carburant du moteur est affecté, c'est-à-dire le rapport carburant/air. Cela signifie que le module de commande du moteur doit être reprogrammé pour s'assurer que le moteur obtienne la bonne quantité de carburant. Dans certains cas, les composants du système de carburant peuvent avoir besoin d'être remplacés, tels que le régulateur de pression de carburant ou l'injecteur, pour maintenir la puissance du moteur. Avec la «bonne» quantité de carburant, le système d'épuration des gaz d'échappement et le convertisseur catalytique fonctionneront et réduiront les émissions aux niveaux applicables au modèle de véhicule.

### Conversion en fonctionnement au gaz

La conversion au méthane est possible sur les véhicules à essence et diesel.

Lorsqu'un véhicule à essence est converti pour fonctionner au méthane, un système de carburant autonome est installé en plus de celui d'origine pour l'essence. Normalement, il est possible de basculer entre l'essence et le méthane en fonction de la quantité qu'il reste dans chaque réservoir. C'est ce qu'on appelle un système bicarburant. Si le réservoir d'essence est inférieur à 15 litres, ils sont appelés systèmes monocarburants. Le système d'allumage du véhicule fonctionne aussi bien pour l'essence que pour le méthane.

Lorsqu'un véhicule à moteur diesel est converti pour fonctionner au méthane, le système de carburant diesel existant doit être utilisé (c'est-à-dire qu'une petite quantité de diesel est nécessaire) pour démarrer la combustion du méthane. Un tel système s'appelle un système duo-carburant. Les véhicules équipés de ce type de système ne peuvent normalement pas fonctionner uniquement au diesel après la conversion, au lieu de cela, les deux carburants sont nécessaires pour fonctionner. Comme il y a deux systèmes qui doivent fonctionner simultanément, cette solution est plus coûteuse et peu commune parmi les conversions. À l'heure actuelle, la technologie est principalement utilisée sur les véhicules lourds.

Étant donné qu'un nouveau système de carburant distinct est installé lors de la conversion au méthane, les composants et les réservoirs de gaz doivent satisfaire aux exigences stipulées, ce qui signifie normalement qu'ils doivent être réceptionnés par type.

Avec la conversion, le système d'épuration des gaz d'échappement et le convertisseur catalytique fonctionneront et réduiront les émissions aux niveaux applicables au modèle de véhicule pour les deux carburants.

### **Kits de conversion**

Lors de l'approbation d'un kit de conversion, le contrôle des performances et des émissions du véhicule, qui correspond en principe à la puissance et à la taille du moteur, est important. En permettant la réception par type des kits de conversion, les véhicules ayant les mêmes performances et le même contrôle des émissions, c'est-à-dire les véhicules appartenant à la même famille de véhicules, peuvent être convertis en vertu de la réception par type.

Lors d'une réception par type, le kit de conversion est testé sur un véhicule parent appartenant au groupe de véhicules auquel le kit de conversion est destiné (famille de véhicules). Une famille de véhicules se caractérise, entre autres, par la puissance et le volume du moteur compris entre 70 et 115 % par rapport au véhicule de base. Il suffit de démontrer que le contrôle des émissions fonctionne au moyen d'un essai d'émissions à température normale, connu sous le nom d'essai WLTP de type 1 ou par un essai embarqué conformément à la nouvelle méthode d'essai RDE.<sup>2</sup>

## **1. Quel est le problème ou la raison du règlement?**

Il existe une demande de nouveaux véhicules alimentés par des carburants renouvelables, mais la disponibilité de ces véhicules est limitée. La conversion des véhicules à essence et diesel offre l'occasion de combler cette lacune sur le marché. Aujourd'hui, cependant, la conversion des véhicules à essence et diesel pour fonctionner à l'éthanol et au méthane est, dans de nombreux cas, trop compliquée et trop coûteuse, en particulier pour les petites entreprises et les particuliers. Cela s'explique principalement par le fait que la réglementation en vigueur en matière de conversion n'est pas à jour. Pour cette raison, la possibilité de simplifier les règles nationales doit être réexaminée et la réglementation existante doit être mise à jour.

### **1.1 Le règlement d'aujourd'hui**

La réglementation de l'Agence suédoise des transports pour la transformation peut être consultée dans:

- la réglementation de l'Administration suédoise des routes (VVFS 2003:29) relative à la réception nationale par type des systèmes, composants et entités techniques distinctes;

---

<sup>2</sup> Real driving emissions (émissions réelles au volant), une méthode d'essai pour les émissions en situation réelle réglementée par le règlement (CE) n° 715/2007 de l'UE.



- la réglementation et les conseils généraux de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2016:22) sur les voitures et les remorques remorquées par des voitures et mises en service à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010; et
- la réglementation et les orientations générales de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2013:63) sur les voitures et les remorques tractées par des voitures.

#### **VVFS 2003:29**

L'appendice 5 de la VVFS 2003:29 régit la réception par type des kits de conversion. Aujourd'hui, la réglementation ne permet que l'homologation des kits de conversion pour la conversion à l'éthanol pour les véhicules plus anciens jusqu'à la classe d'émission Euro 4. Cela signifie que les véhicules qui sont convertis à l'éthanol et qui sont plus récents qu'une dizaine d'années ne peuvent pas être réceptionnés avec des kits de conversion pour réception nationale par type, mais doivent plutôt se conformer aux exigences en matière d'émissions réglementées dans la norme TSFS 2016:22 (voir ci-dessous). Il en va de même pour les véhicules à convertir pour fonctionner au méthane (TSFS 2013:63 pour les voitures plus anciennes).

#### **TSFS 2016:22**

Les exigences relatives à la qualité et à l'équipement à respecter par un véhicule mis en circulation le 1<sup>er</sup> juillet 2010 ou après cette date sont énoncées dans le document TSFS 2016:22. Si un véhicule individuel est modifié par conversion pour rouler avec un autre carburant, le véhicule doit être conforme aux prescriptions de la réglementation. Le TSFS 2016:22 fait référence au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) en ce qui concerne les exigences relatives aux émissions des véhicules neufs des classes d'émission Euro 5 et Euro 6. Les exigences du règlement s'adressent aux constructeurs de véhicules et doivent être respectées pour que les émissions d'un modèle de véhicule soient homologuées. Pour la conversion au méthane, la réglementation se réfère également à la norme CEE-ONU R115<sup>3</sup>.

#### **TSFS 2013:63**

Pour les véhicules plus anciens immatriculés pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> juillet 2010, les exigences relatives à la qualité et à l'équipement sont énoncées dans le TSFS 2013:63. Les exigences relatives aux émissions qu'un kit de conversion en vertu de l'appendice 5 de la VVFS 2003:29 doit respecter lors de la conversion à l'éthanol sont également énoncées dans le présent code des lois. Pour les véhicules jusqu'à la classe d'émission Euro 4

<sup>3</sup> Une réglementation internationale dans laquelle la Suède ne peut refuser la réception d'un véhicule converti, si la conversion a été effectuée avec un système de réception par type.

comprise, la réglementation se réfère aux exigences en matière d'émissions de la directive 70/220/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur.

Les kits de conversion pour véhicules mis en service avant 1993 ne nécessitent pas d'essais aussi exhaustifs, un simple essai au ralenti suffit pour s'assurer que le catalyseur fonctionne toujours après la conversion.

## 1.2 Possibilités limitées de convertir

Il est possible de convertir des véhicules aujourd'hui. Les exigences y afférentes sont énoncées respectivement dans le TSFS 2016:22 et le TSFS 2013:63, mais les possibilités sont limitées pour les véhicules plus récents (Euro 5 et Euro 6), car il n'y a aucune possibilité de réception par type de kits de conversion pour ceux-ci dans la VVFS 2003:29. Pour cette raison, lors de la conversion, il est nécessaire que ces véhicules soient conformes aux exigences du TSFS 2016:22, qui fait référence aux exigences du règlement (CE) n° 715/2007. Pour les véhicules Euro 5 mis en service avant le 1<sup>er</sup> juillet 2010, les exigences correspondantes sont énoncées dans le TSFS 2013:63. Étant donné que les exigences du règlement de l'UE sont exhaustives et complexes, il est difficile pour les entreprises et pratiquement impossible pour les petites entreprises et les propriétaires de véhicules individuels de démontrer le respect des exigences.

Les exigences en matière d'émissions énoncées dans le règlement de l'UE s'adressent aux constructeurs de véhicules qui souhaitent obtenir la réception par type d'un nouveau modèle de véhicule, qui sont exhaustifs et imposent des exigences sur la façon dont l'équipement de contrôle des émissions doit être conçu. Le constructeur teste un véhicule type qui représente tous les véhicules qui font partie de la famille de véhicules, c'est-à-dire les véhicules produits par le constructeur dans le cadre de la réception par type. Un propriétaire de véhicule individuel ou une petite entreprise qui élabore des kits de conversion ne doit pas apporter de modifications à l'équipement de contrôle des émissions, mais doit seulement démontrer qu'il fonctionne avec un autre carburant. En ce qui concerne l'ampleur de la modification résultant d'une transformation et le fait que les propriétaires de véhicules individuels et les petites entreprises ne disposent pas des mêmes ressources financières qu'un constructeur de véhicules pour effectuer des essais, il n'est pas raisonnable d'imposer les mêmes exigences à une conversion que pour le développement d'un nouveau modèle de véhicule.

Étant donné que le constructeur du véhicule a déjà mis au point et fait approuver le contrôle des émissions de base, toutes les exigences du règlement de l'UE en matière d'émissions ne sont pas pertinentes pour la

modification résultant d'une conversion. Par conséquent, il suffit de démontrer que le système de contrôle des émissions fonctionne toujours et réduit les émissions aux niveaux qui ont été émis par le véhicule d'origine (sans kits de conversion).

## **2. Quel est l'objectif à atteindre?**

L'objectif est de permettre plus facilement aux entreprises qui développent des kits de conversion ainsi qu'aux entreprises et aux propriétaires de véhicules individuels qui effectuent des conversions de démontrer que les exigences sont satisfaites lors de la conversion pour fonctionner à l'éthanol et au méthane.

Les exigences en matière d'émissions à respecter par un véhicule converti sont déjà disponibles dans le TSFS 2016:22 ou le TSFS 2013:63, mais les modifications réglementaires permettent également l'utilisation de kits de conversion pour les véhicules plus récents (Euro 5 et Euro 6). Dans les cas où, par exemple, un propriétaire de véhicule individuel souhaite convertir son véhicule, la réception est facilitée lors de l'inspection de l'immatriculation, car il suffit d'avoir un certificat attestant que le kit de conversion utilisé est conforme aux exigences fixées par le règlement.

La VVFS 2003:29 doit être élargie avec l'option d'approuver les kits de conversion même pour les véhicules plus récents et les kits de conversion pour la conversion au méthane. La réglementation est adaptée par la proposition pour faciliter la conversion, étant donné que l'option est offerte pour reconnaître les kits de conversion approuvés au niveau national d'autres pays. Il devrait être possible de les utiliser comme base pour une réception par type délivrée par l'Agence suédoise des transports.

En facilitant la réception des véhicules convertis, il y a potentiellement plus de véhicules qui peuvent être convertis et accélérer la transition et réduire l'incidence climatique de la circulation routière.

## **3. Quelles sont les solutions alternatives?**

### **3.1 Quelle sera l'incidence si rien n'est fait?**

Si rien n'est fait, cela continuera d'être compliqué pour les entreprises qui développent des kits de conversion et effectuent des conversions, ainsi que pour les propriétaires de véhicules qui souhaitent convertir un véhicule existant, car des essais d'émissions exhaustifs et coûteux sont actuellement nécessaires pour démontrer la conformité aux exigences.

Les véhicules Euro 5 et Euro 6 ont des exigences plus étendues et plus complexes, qui nécessitent généralement une exemption ou une décision de la part de l'Agence suédoise des transports afin d'obtenir la réception d'un



véhicule converti pour une utilisation dans le trafic. Si l'intérêt pour la conversion augmente, il faudra davantage de ressources de la part de l'Agence suédoise des transports pour traiter les demandes d'exemption.

### 3.2 Les alternatives n'impliquant pas de règlement

Les exigences en matière d'équipement et de qualité figurent déjà dans la réglementation de l'Agence suédoise des transports. Les solutions de rechange qui n'impliquent pas de réglementation ont la même incidence que dans l'article 3.1.

### 3.3 Alternatives réglementaires

Modifications réglementaires proposées:

- Dans la VVFS 2003:29, l'appendice 5 est révisé afin d'inclure les exigences relatives aux kits de conversion pour la conversion à l'éthanol et au méthane qui peuvent être installés sur des véhicules plus récents. L'option de réceptionner les kits de conversion basés sur les systèmes approuvés par d'autres pays est également introduite. Cela suppose que les exigences du pays en matière de kits de conversion correspondent à celles fixées en Suède.
- Le FSTS 2016:22 est en cours de révision pour permettre aux véhicules d'utiliser des kits de conversion réceptionnés par type ou conformes aux exigences d'un nouvel appendice 5 révisé de la VVFS 2003:29.
- Le FSTS 2013:63 est en cours de révision pour permettre aux véhicules plus anciens d'utiliser également des kits de conversion réceptionnés par type ou conformes aux exigences d'un nouvel appendice 5 révisé de la VVFS 2003:29. En outre, l'année du premier enregistrement pour une procédure d'essai plus simple est avancée dans le temps, à la fois pour la conversion à l'éthanol et au méthane. Les véhicules mis en service pour la première fois avant 2001 n'ont qu'à effectuer des essais au ralenti pour s'assurer que le catalyseur fonctionne toujours. L'année 2001 a été choisie parce que c'est la transition entre Euro 3 et Euro 4 pour les voitures particulières.

Nous ne considérons pas qu'il existe un autre règlement pertinent qui réponde à l'objectif autre que celui proposé.

## 4. Qui sera concerné?

Les personnes concernées par la proposition sont les suivantes:

- les entreprises qui développent des kits de conversion;
- les entreprises qui installent des kits de conversion;
- les municipalités et les régions qui ont des politiques sur l'utilisation des carburants renouvelables;

- les propriétaires de véhicules individuels qui souhaitent convertir leur véhicule;
- les sociétés d'inspection, et
- L'Agence suédoise des transports.

## **5. Quels sont les incidences du règlement?**

### **5.1 Entreprises**

(X) Le règlement n'est pas réputé avoir une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Toutes les conséquences pour les entreprises sont donc décrites au point 5.1).

( ) Le règlement est réputé avoir une incidence significative sur les conditions de travail, la compétitivité ou d'autres conditions des entreprises. Par conséquent, l'analyse d'impact ne contient pas de description au point 5.1, mais toutes les conséquences pour les entreprises sont décrites dans la section C.

Le projet de règlement vise à faciliter et à réduire les coûts pour les entreprises (grandes et petites) qui élaborent des kits de conversion et effectuent des conversions ainsi que les propriétaires de véhicules individuels qui souhaitent convertir leur véhicule. Nous ne voyons aucune conséquence négative évidente de la proposition de réglementation, et rien n'a été souligné lors de la consultation que nous avons eue avec l'industrie.

Il y a déjà des conversions au méthane et à l'éthanol. Les sociétés d'inspection disposent déjà de procédures pour effectuer les inspections. Toutefois, avec la modification proposée, ils devront être informés des nouvelles exigences et éventuellement mettre à jour les instructions internes.

### **5.2 Citoyens**

La proposition profitera aux citoyens qui souhaitent une alternative plus respectueuse du climat aux combustibles fossiles, mais qui, pour diverses raisons, ne peuvent pas ou ne veulent pas passer à un nouveau véhicule.

Dans le cas contraire, la proposition réglementaire n'a pas de conséquences pour les citoyens en général, car elle n'est pas obligatoire.

### **5.3 L'État, les autorités régionales ou les municipalités**

Étant donné que les organismes gouvernementaux, les régions et les municipalités doivent répondre aux différentes formes d'exigences environnementales lors de l'utilisation des véhicules, la proposition prévoit une sélection plus large de véhicules disponibles qui respectent ces dispositions.





L'Agence suédoise des transports peut avoir une charge de travail légèrement accrue avec une activité accrue de réception par type. L'Agence suédoise des transports doit également élaborer de nouveaux codes de texte pour les véhicules convertis et, éventuellement, mettre à jour le registre de la circulation routière. Dans l'ensemble, l'augmentation des coûts est jugée faible.

En outre, nous ne considérons pas que le règlement proposé entraîne une augmentation des coûts pour l'État, les régions ou les municipalités.

#### 5.4 Environnement

Étant donné que le règlement proposé facilite la réception des véhicules convertis, cela signifie qu'il y a potentiellement plus de véhicules qui peuvent être convertis. Plus de véhicules convertis aident à accélérer la transition et à réduire l'incidence climatique de la circulation routière.

#### 5.5 Externalités

Les effets externes sont décrits au point 5.4 Environnement.

### 6. **Quelle est l'incidence de l'alternative réglementaire envisagée et pourquoi la réglementation est-elle considérée comme la meilleure alternative?**

D'autres options que le règlement répondant à l'objectif, autres que celle proposée, n'ont pas été identifiées.

### 7. **Sur quelle autorisation l'Agence a-t-elle le droit de prendre des décisions?**

L'autorisation est prévue au chapitre 8, article 16 du règlement sur les véhicules (2009:211), aux articles 3 et 12 du règlement sur le contrôle des émissions (2011:345) et à l'article 3 du règlement sur l'accréditation et l'évaluation de la conformité (2011:811).

### 8. **Le règlement est-il conforme ou dépasse-t-il les obligations découlant du droit de l'Union européenne ou d'autres règles internationales?**

La proposition contient des exigences pour les véhicules déjà en service. À l'heure actuelle, aucune exigence n'est fixée dans l'UE pour les véhicules une fois qu'ils ont été mis en service.

Pour cette raison, la proposition ne contient pas d'exigences plus strictes que lorsque les véhicules ont été mis en service au moyen d'une réception par type de véhicule entier de l'EU.



Les véhicules neufs doivent satisfaire aux exigences énoncées dans le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> (règlement-cadre). L'État membre a la possibilité d'imposer, au cas par cas, d'autres exigences pour autant que celles-ci soient pertinentes pour la sécurité routière et les caractéristiques environnementales des véhicules. La proposition de règlement est alignée sur les exigences que la Suède est tenue d'avoir pour les réceptions nationales de véhicules neufs en vertu des articles 42 et 45 du règlement-cadre. Pour cette raison, la proposition de règlement ne va pas au-delà des obligations découlant de la législation de l'UE, c'est pourquoi elles sont considérées comme compatibles avec le droit de l'Union. Ils ne sont pas non plus contraires aux autres règles internationales.

Les règles constituent des exigences techniques assorties d'alternatives au règlement harmonisé de l'UE pour les véhicules neufs. Pour cette raison, le projet de réglementation est réputé être soumis à l'obligation de notification, en vertu du règlement (1994:2029) sur les règles techniques.

Le règlement proposé n'impose pas de nouvelles exigences aux prestataires de services, de sorte que les propositions ne doivent pas être notifiées en vertu du règlement (2009:1078) sur les services dans le marché intérieur.

La proposition ne contient aucune exigence impliquant la réglementation des professions, de sorte qu'aucune notification en vertu de la loi (2016:145) sur la reconnaissance des qualifications professionnelles ou le test de proportionnalité conformément au règlement (2020:757) sur les tests de proportionnalité en cas d'exigences nouvelles ou modifiées pour les qualifications professionnelles doit être faite.

La proposition ne contient aucune exigence en matière de localisation des données, raison pour laquelle une notification n'est pas requise, conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1807 du Parlement européen et du Conseil du 14 novembre 2018 établissant un cadre applicable au libre flux des données à caractère non personnel dans l'Union européenne (ci-après le «règlement sur le flux de données»).

---

<sup>4</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.



**9. Une attention particulière doit-elle être accordée à la date d'entrée en vigueur et des initiatives spéciales d'information sont-elles nécessaires?**

Il n'est pas nécessaire d'accorder une attention particulière à la date d'entrée en vigueur et il n'est pas nécessaire de mener des activités d'information spécifiques.

**B. Efficacité de la politique des transports**

L'objectif global de la politique des transports suédoise est d'assurer un service de transport durable et efficient sur le plan socioéconomique aux citoyens et aux entreprises de tout le territoire national. Dans le cadre de l'objectif global, il y a des objectifs de performance et des objectifs en matière de santé, d'environnement et de sécurité (SES) avec un certain nombre de domaines prioritaires.

L'objectif de performance est de créer une accessibilité pour les personnes et les biens. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent permettre à chacun d'avoir une accessibilité de base, une bonne qualité et une facilité d'utilisation, et contribuer à la dynamique de développement dans l'ensemble du pays. En même temps, le système de transport doit défendre la valeur de l'égalité, c'est-à-dire qu'il doit répondre de manière égale aux besoins des hommes et des femmes en matière de transport.

L'objectif SES concerne la santé, l'environnement et la sécurité. La conception, le fonctionnement et l'utilisation du système de transport doivent être adaptés de manière à ce que personne ne soit ni tué ni gravement blessé. Cela doit contribuer également à l'objectif générationnel global pour l'environnement et à la réalisation des objectifs de qualité de l'environnement, ainsi qu'à l'amélioration de la santé.

**10. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif de performance?**

La proposition n'affecte pas l'objectif de performance.

**11. Comment le règlement affecte-t-il l'objectif SES?**

La proposition peut avoir une incidence sur l'objectif SES en matière d'environnement. Le règlement facilite la conversion aux carburants de substitution, ce qui, en cas d'intérêt accru, contribuerait à réduire les émissions des combustibles fossiles. La sécurité n'est pas considérée



comme affectée étant donné que les mêmes exigences sont imposées aux véhicules modernisés que sur les véhicules construits en usine.

### **C. Résumé des incidences**

Partie concernée	Incidences qui ne peuvent être calculées		Estimation de l'incidence (en milliers de SEK)	Commentaires
	Avantages	Inconvénients	+ / -	
<b>Entreprises</b>	Réduction des coûts pour les tests et l'administration.			Une concurrence plus égale entre les constructeurs automobiles et les entreprises effectuant des transformations.
<b>Citoyens</b>	Réduction du coût de la conversion. Un plus grand choix de véhicules pour les carburants renouvelables.			
<b>L'État, etc.</b>	Plus de possibilités de répondre aux exigences environnementales pour l'utilisation des véhicules.			
<b>Externalités</b>	Plus de véhicules dans le parc qui peuvent fonctionner avec des carburants renouvelables.			
<b>Total</b>	Au total, la proposition réduit les coûts liés à l'utilisation des carburants renouvelables.	Étant donné que la proposition est une exigence facultative et non obligatoire, il n'y a pas d'inconvénients importants.		



## **D. Consultation**

Aucune consultation externe n'est requise dans ce domaine. Toutefois, des consultations ont eu lieu avec les entreprises qui effectuent des transformations, les entreprises qui élaborent des kits de conversion, ainsi que le secteur de l'inspection et les autorités compétentes pour recueillir des connaissances sur le terrain. En outre, le tour de consultation externe fera partie de la consultation.

Si vous vous posez des questions concernant cette évaluation d'incidence ou tout avis que vous souhaitez partager, veuillez nous contacter:

Per Öhlund, expert

[per.ohlund@transportstyrelsen.se](mailto:per.ohlund@transportstyrelsen.se)

Markus Backlund, expert

[markus.backlund@transportstyrelsen.se](mailto:markus.backlund@transportstyrelsen.se)

Josefine Montelius, chef de groupe

[josefine.montelius@transportstyrelsen.se](mailto:josefine.montelius@transportstyrelsen.se)