



Paris, le 5 août 2021

NOTE DES AUTORITES FRANCAISES

Objet : Contribution des autorités françaises à la consultation publique portant sur le projet de « Lignes directrices relatives aux aides d'Etat en matière d'environnement et d'énergie ».

L'atteinte des objectifs climatiques européens pour 2030 et de la neutralité carbone en 2050 répond à un impératif environnemental et s'inscrit au cœur des politiques européennes et françaises.

Les autorités françaises saluent dans cette perspective la révision des lignes directrices relatives aux aides d'Etat en matière d'environnement et d'énergie pour la période courant à partir de 2022, qui vient renouveler le champ des instruments de soutien public en matière d'énergie afin d'en harmoniser les principes de fonctionnement et d'assurer un fonctionnement plus efficient du marché intérieur. Elles soutiennent également la priorité donnée à l'objectif climatique dans les principes de conception des instruments de soutien. Elles tiennent à souligner à cet égard l'effort méthodologique qui a été fait par la Commission afin de réorganiser les lignes directrices énergie environnement et d'intégrer l'ensemble des vecteurs énergétiques nécessaires à la transition verte. Elles soutiennent les évolutions prévues dans le domaine de l'économie circulaire.

Les autorités françaises estiment toutefois qu'au sein de ce cadre qui présente des avancées satisfaisantes, certains éléments nécessitent d'être améliorés. En premier lieu, elles rappellent que l'acceptabilité sociale et politique de l'effort massif consenti par les européens dans la transition suppose également de conserver une relative souplesse de mise en œuvre pour les États membres, en cohérence avec la répartition des compétences européennes et nationales inscrite à l'article 194 du Traité. Une telle souplesse est de plus indispensable pour que le cadre des aides d'Etat contribue autant que possible à l'accélération de la transition écologique.

Les autorités françaises souhaitent que la Commission confirme dans le cadre des lignes directrices que l'ensemble des solutions décarbonées compatibles avec la neutralité carbone ont leur place et peuvent être soutenues. À cet égard, les autorités françaises sont opposées aux mentions « renewable hydrogen » et lui préfèrent celles de « sustainable low-carbon hydrogen ». Elles estiment également qu'il est nécessaire de prévoir clairement leur place aux carburants de synthèse décarbonés non renouvelable et d'assouplir les modalités pour les aides pour les infrastructures de recharge. Les autorités françaises rappellent qu'il est indispensable d'arrêter les subventions aux énergies fossiles et donc de conforter le principe d'exclusion d'énergie fossile, même pour le gaz naturel sauf cas très particuliers dûment justifiés. Le projet de lignes directrices révisées devrait en outre aller plus loin dans certains domaines de la transition verte. Les dispositions relatives à l'hydrogène doivent être clarifiées pour mieux prendre en compte l'hydrogène bas carbone produit par électrolyse.

Les lignes directrices révisées doivent permettre un véritable essor des énergies renouvelables qui reste encore bridé par certaines dispositions du projet révisé. Cet essor passe également par l'assouplissement des possibilités de soutien aux flexibilités, y compris le stockage d'énergie, qui sera indispensable au développement massif des renouvelables.

Enfin si ce projet aborde de nombreux domaines de la transition verte, il pourrait davantage ouvrir le champ des aides à nouvelles problématiques (soutien à la transition énergétique des véhicules

off road (engins de chantier), aux services de mobilité (autopartage, covoiturage, MAAS...) et aux nouveaux usages (vélos).

L'accélération de la transition verte nécessite aussi de simplifier les procédures en matière d'aides d'Etat. À cet égard, les autorités françaises relèvent que plusieurs dispositions de ce projet ne vont pas dans ce sens, notamment concernant les aides sous forme de réduction de taxes, la durée du régime d'aides, la charge administrative, les modalités, l'évaluation ex-post des aides.

Les autorités françaises considèrent que ces nouvelles lignes directrices ne doivent pas imposer la mise en conformité des dispositifs d'aide existants avec le nouveau cadre qu'elles prévoient, ce qui irait à l'encontre du principe de sécurité juridique et du besoin de visibilité des acteurs économiques, indispensable pour atteindre nos objectifs climatiques.

La présente note des autorités françaises vient donc résumer les évolutions importantes qui pourraient utilement être apportées dans le projet de lignes directrices, en cohérence avec les priorités exprimées précédemment.

1. Commentaires sur les dispositions transversales des lignes directrices:

1.1. Sur les définitions et l'articulation avec les autres réglementations applicables aux aides d'Etat :

D'une part, les autorités françaises soulignent la nécessité de veiller à la cohérence des définitions entre ce projet de lignes directrices et la directive 2018/2001 du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables qui doit être révisée prochainement. Il conviendra notamment d'être particulièrement vigilant sur les intitulés et définitions retenues pour les différents types de biocarburants.

D'autre part, l'articulation entre les présentes lignes directrices et d'autres lignes directrices existantes nécessite une clarification en particulier concernant les Lignes directrices applicables au secteur aérien

1.2. Appréciation de la légalité d'une aide, et en particulier de sa nécessité :

L'article 107.3.C du TFUE stipule que « peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur: [...] les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun ».

Sur le fondement de ces stipulations, la CJUE a rappelé, dans sa décision C-594/18P relative à l'affaire Hinkley Point que, pour être déclarée légale, une aide devait respecter deux conditions : « la première étant qu'elle doit être destinée à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, la seconde étant qu'elle ne doit pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. »

Il importe dès lors que ce projet tire toutes les conséquences de cet arrêt et que celles-ci ne restreignent pas la portée des stipulations du droit primaire européen. En effet, comme l'a noté la CJUE à propos d'autres lignes directrices établies par la Commission pour apprécier la compatibilité d'une aide au marché intérieur (« Principes communs d'évaluation économique de la compatibilité des

aides d'État en application de l'article 87, paragraphe 3 »), « même à supposer qu'un tel document puisse être appréhendé comme un encadrement ou une communication, dont la Commission ne peut, en principe, se départir, sous peine de se voir sanctionner, le cas échéant, au titre d'une violation de principes généraux du droit tels que l'égalité de traitement ou la protection de la confiance légitime (voir, en ce sens, arrêt du 8 mars 2016, Grèce/Commission, C-431/14 P, EU:C:2016:145, point 69 et jurisprudence citée), il y a lieu de considérer que, en tout état de cause, elle ne saurait, par ces instruments, réduire indûment la portée de l'article 107, paragraphe 3, sous c), TFUE »[2]

À ce titre, il apparaît nécessaire d'assouplir dans l'appréciation de la légalité d'une aide l'évaluation des critères posés – en dehors de toute base textuelle – par la Commission, notamment s'agissant de la nécessité ou encore du caractère approprié de l'aide. À défaut, un cadre trop contraignant figé dans les LDAEE pourrait indûment restreindre les possibilités prévues par les traités et serait donc en contradiction manifeste avec le récent arrêt de la Cour.

En particulier, le projet de LDAEE apparaîtrait en contradiction avec la pratique de la Cour en ce qu'il tendrait à imposer l'identification de défaillance de marché pour justifier la légalité d'une aide, alors même les juges de Luxembourg ont, dans l'affaire précitée, rappelé que « le Tribunal [n'avait], par ailleurs, pas non plus commis d'erreur de droit en considérant que, si l'existence d'une défaillance du marché concerné par l'aide envisagée [pouvait] constituer un élément pertinent pour la déclarer compatible avec le marché intérieur, l'absence d'une telle défaillance ne [conduisait] pas nécessairement à son incompatibilité avec le marché intérieur. »

De même, lorsque la Commission affirme au point 37 que « to demonstrate the necessity of aid, the Member State must show that the project, or in the case of schemes, the reference project, would not be carried out without the aid. » il est manifeste qu'elle tend à imposer des conditions d'approbation plus restrictives que celles prévues par l'article 107.3.c du TFUE et rappelées par la Cour, lequel se borne à considérer que l'aide doit « favoriser le développement d'une activité ».

Aussi revient-il à la Commission de revoir les développements des points (33) à (53) de sorte à ce qu'il apparaisse clairement que les exigences additionnelles qui y sont identifiées ne peuvent en aucun cas conditionner de manière impérative la reconnaissance de la légalité d'une aide en matière de climat, de protection de l'environnement et d'énergie, mais simplement la favoriser le cas échéant.

2. Intégrer l'ensemble des solutions décarbonées dans le cadre des lignes directrices et clarifier les dispositions relatives à l'hydrogène bas carbone

Le succès de l'ambition climatique de l'Union, dans la perspective de la neutralité carbone en 2050, suppose des moyens d'intervention nouveaux qui placent comme principe de conception central et commun la recherche de la meilleure efficacité pour abattre des émissions de gaz à effet de serre, afin de donner priorité à l'impératif climatique. Dans cette perspective, les autorités françaises saluent l'ambition de la Commission dans la proposition de section 4.1, qui construit un cadre intégré pour l'ensemble des soutiens à la réduction et à l'abattement des émissions de gaz à effet de serre, couvrant un large spectre d'options technologiques, telles que la production d'électricité renouvelable ou bas-carbone, la capture de carbone en vue du stockage ou de son utilisation, l'adaptation de procédés industriels, la cogénération à haut rendement. L'ensemble des solutions décarbonées compatibles avec la neutralité carbone devront être mobilisées pour atteindre nos objectifs climatiques et il est donc crucial que les lignes directrices permettent de toutes les soutenir, dès lors qu'elles ne causent pas de préjudice important au sens du règlement (UE) 2019/2088.

A cet égard, les autorités françaises sont opposées aux mentions « renewable hydrogen », qui ont vocation, partout où elles apparaissent, à être remplacées par une mention de « sustainable low carbon hydrogen », qui pourrait être défini à un § 41a par référence aux critères précisés au §3.10 du règlement délégué C/2021/2800 final. Cela concerne notamment la section 4.3.2 (le point 170 de la section 4.3.2.2, les points 178, 179 et 182 de la section 4.3.2.3.3 et le point 186 de la section 4.3.2.4). Il est d'autre part crucial que la section relative à la mobilité propre n'écarte pas l'utilisation de ce vecteur et permette de compenser des installations de recharge et de ravitaillement de véhicules bas carbone aux côtés des véhicules renouvelables. Une clarification du projet est nécessaire sur ce point.

Enfin, les autorités françaises estiment que le développement des véhicules propres, utilisant des carburants renouvelables ou décarbonés, doit être compensé dans le cadre des prochaines lignes directrices. Elles estiment en effet que le champ d'application des lignes directrices ne devrait pas exclure cette activité dans la mesure où un test de compatibilité est réalisé lors de la notification des aides sur le fondement des lignes directrices, permettant d'évaluer la compatibilité du régime d'aides ou de l'aide individuelle avec le marché intérieur. **C'est pourquoi, exclure une aide à la production de véhicules propres permettant d'atteindre les objectifs du Green Deal serait d'une part contre-productive, et ne répondrait pas d'autre part à une exigence découlant directement de l'article 107 § 3 c du Traité.** Les autorités françaises estiment ainsi qu'il est nécessaire de supprimer des exclusions prévues au point 12 le point 12) a) afin de ne pas fermer les lignes directrices à la compensation d'une activité économique qui semble pouvoir en bénéficier dans la mesure où elle génère des effets positifs sur la société au regard de la politique environnementale de l'Union européenne, où elle aurait un effet incitatif, où elle ne violerait pas le droit de l'Union européenne, et où elle n'affecterait pas le commerce dans une mesure contraire à l'intérêt commun (caractère approprié, proportionnalité, transparence, minimisation des effets négatifs sur les échanges et la concurrence). Tous ces éléments ayant vocation à être vérifiés lors d'une notification. Si la Commission souhaite conserver cette exclusion dans les lignes directrices, il conviendrait alors de réserver une exception au à la production de véhicules décarbonés afin de permettre aux entreprises concernées de contribuer activement à la transition des économies européennes.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 2.4 Definitions	[/]	18. [...] (40a) sustainable low-carbon hydrogen : hydrogen produced in compliance with the technical screening criteria set out in §3.10 of Commission delegated regulation C/2021/2800 final
Section 4.3.2.2	170. Projects may also include installations for smart charging operations and for the on-site production of electricity or hydrogen from renewable sources, connected to the recharging or refuelling infrastructure by means of a direct link, as well as on-site storage facilities for electricity and hydrogen to be supplied as transport fuels	170. Projects may also include installations for smart charging operations and for the on-site production of renewable electricity or sustainable low-carbon hydrogen from renewable sources , connected to the recharging or refuelling infrastructure by means of a direct link, as well as on-site storage facilities for electricity and hydrogen to be supplied as transport fuels

<p>Section 4.3.2.3.3</p>	<p>178. Where a project includes the on-site production of renewable electricity or renewable hydrogen or the on-site storage of renewable electricity or renewable hydrogen, the eligible costs may include the investment costs of on-site renewable electricity or renewable hydrogen production units or of on-site renewable electricity or renewable hydrogen storage facilities.</p> <p>179. The aid must be granted following a competitive bidding process conducted in accordance with the criteria in points 48 and 49. The design of the competitive bidding process must ensure that sufficient incentives remain for applicants to bid for projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable electricity or renewable hydrogen. The application of the award criteria must not result in projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable electricity or renewable hydrogen being put at a disadvantage compared to projects concerning recharging or refuelling infrastructure that also supplies carbon-intensive electricity or hydrogen.</p> <p>[...]</p> <p>182. Alternatively to point 181, the basic aid intensity must not exceed 30 % of the eligible costs or 40 % of the eligible costs where the recharging or refuelling infrastructure supplies only renewable electricity or renewable hydrogen respectively. [...]</p>	<p>178. Where a project includes the on-site production of renewable electricity or renewable hydrogen or the on-site storage of renewable electricity or sustainable low-carbon renewable hydrogen, the eligible costs may include the investment costs of on-site renewable electricity or sustainable low-carbon renewable hydrogen production units or of on-site renewable electricity or sustainable low-carbon renewable hydrogen storage facilities.</p> <p>179. The aid must be granted following a competitive bidding process conducted in accordance with the criteria in points 48 and 49. The design of the competitive bidding process must ensure that sufficient incentives remain for applicants to bid for projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable electricity or sustainable low-carbon renewable hydrogen. The application of the award criteria must not result in projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable electricity or sustainable low-carbon renewable hydrogen being put at a disadvantage compared to projects concerning recharging or refuelling infrastructure that also supplies carbon-intensive electricity or hydrogen.</p> <p>[...]</p> <p>182. Alternatively to point 181, the basic aid intensity must not exceed 30 % of the eligible costs or 40 % of the eligible costs where the recharging or refuelling infrastructure supplies only renewable electricity or sustainable low-carbon renewable hydrogen respectively. [...]</p>
<p>Section 4.3.2.4</p>	<p>186 [...] Secondly, in the absence of a commitment from the Member State that the refuelling infrastructure will supply renewable or at least low-carbon hydrogen, [...]</p>	<p>186 [...] Secondly, in the absence of a commitment from the Member State that the refuelling infrastructure will supply sustainable low-carbon renewable or at least low-carbon hydrogen, [...]</p>

	CEEAG	Propositions de modification de la France
<p><i>Section 2.1</i></p> <p><i>Scope of application</i></p>	<p>12. These guidelines do not apply to:</p> <p>(a) the design and manufacture of environmentally friendly products, machines or means of transport with a view to operating with fewer natural resources and action taken within plants or other production units with a view to improving safety or hygiene;</p>	<p>12. These guidelines do not apply to:</p> <p>(a) the design and manufacture of environmentally friendly products, machines or means of transport with a view to operating with fewer natural resources and action taken within plants or other production units with a view to improving safety or hygiene</p>

Les autorités françaises saluent le choix de la Commission d'inclure dans le périmètre de la section 4.1 l'ensemble des technologies de production d'énergie décarbonée, en cohérence avec les éléments d'appréciation apportés par les avis des groupes article 31 et SCHEER ainsi que par le rapport du *Joint Research Centre* de mars 2021 dans le cadre de l'élaboration des actes délégués du règlement 2020/852 dit « *Taxonomie* ». Les autorités françaises soulignent que toute technologie intrinsèquement décarbonée qui respecte le principe consistant à « ne pas causer de préjudice important » visé au règlement (UE) 2019/2088 doit pouvoir être soutenue au titre des lignes directrices.

De même, la possibilité ouverte par le §75 d'intégrer dans le champ des mesures de soutien possibles les infrastructures (notamment hydrogène ou dioxyde de carbone) non couvertes par la définition d'une « infrastructure énergétique », c'est-à-dire celles pour lesquelles un accès aux tiers n'est pas prévu, telles que visées aux derniers alinéa des (c) et (d) du §35 et au dernier alinéa du §36 : cette souplesse d'approche revêt une importance particulière pour permettre aux porteurs de projet de trouver les meilleures modalités d'organisation pour des technologies émergentes telles que l'hydrogène ou le CCU/S en faisant jouer des mutualisations locales, tout en laissant par ailleurs la possibilité de développer des infrastructures dans un modèle régulé. Pour ce qui concerne l'hydrogène, le développement d'infrastructures de transport n'est pas la priorité des 10 prochaines années, notamment car il dégrade le bilan carbone de l'hydrogène produit et il pourrait profiter au développement de l'hydrogène fossile (il convient de déterminer les règles, en lien avec l'encadrement RTE-E, permettant de limiter ce risque). Par ailleurs, les autorités françaises soulignent que l'hydrogène est un vecteur énergétique et que les infrastructures de production et de transport d'hydrogène doivent être considérées comme des infrastructures énergétiques.

Il serait toutefois souhaitable que la rédaction du §74 indique plus clairement que l'hydrogène bas-carbone produit par électrolyse est bien inclus et les deux schémas industriels suivants soient bien considérés :

- Les « infrastructures dédiés » peuvent-elles être des électrolyseurs sur site industriel, fournissant les usages du site ?
- Les électrolyseurs fournissant de l'hydrogène aux industries de manière diffuse sont-elles éligibles ?

Concernant la cogénération à haut rendement, les autorités françaises soulignent que la même égalité de traitement trouverait également utilement à s'appliquer s'agissant des combustibles employés : plus particulièrement, la Commission pourrait préciser que la « cogénération à haut rendement » mentionnée au §74 inclut également celle issue de matières sous le statut de déchet telles que les combustibles solides de récupération dès lors que les installations concernées sont réversibles et

capables d'admettre en combustion également de la biomasse répondant à la définition de biomasse et aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre inscrites dans la directive 2018/2001.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.1.2	75. This Section also covers dedicated infrastructure projects (including for hydrogen and other low-carbon gases, and as well as CCS/CCU) that do not fall under the definition of energy infrastructure.	75. This Section also covers dedicated infrastructure projects (including for hydrogen and other low-carbon gases, and as well as CCS/CCU) that do not fall under the definition of energy infrastructure.

A défaut, une approche alternative pourrait être de préciser dans une note de bas de page que « *For the purposes of the present guidelines, hydrogen produced in compliance with the technical screening criteria set out in §3.10 of Commission delegated regulation C/2021/2800 final shall be considered as assimilable to renewable hydrogen* ».

En effet, la formulation actuelle conduit à ne pouvoir financer, par exemple dans le cas d'infrastructures de recharge pour les mobilités hydrogène, en sus de la station un électrolyseur qu'à condition qu'il soit alimenté en énergie renouvelable, ce qui (i) n'est pas nécessairement efficace d'un point de vue environnemental, étant entendu que l'hydrogène bas-carbone peut contribuer aux objectifs de réduction des émissions de GES (ii) renchérit le coût de l'hydrogène livré et ainsi dissuader le porteur de recourir à une solution de production locale.

La possibilité de soutien à l'hydrogène décarboné doit donc être plus clairement exprimée. La technologie de l'électrolyse n'est pas mentionnée alors même qu'elle est au cœur de la stratégie européenne. Il est donc important de la citer nommément.

D'autres dispositions sur l'hydrogène pourraient être clarifiées :

- Le point 35 (c) de la section 2.4 ne concerne l'hydrogène qu'à travers le prisme des infrastructures de transport qui n'est pas la priorité des 10 prochaines années, et qui pourrait profiter au développement de l'hydrogène fossile (il convient de déterminer les règles, en lien avec l'encadrement RTE-E, permettant de limiter ce risque).
- Dans les points 170 et 177 de la section 4.3.2.2, seules la production et les stations de recharge dédiées à l'hydrogène renouvelable pourraient être soutenues.
- Concernant le financement d'infrastructures de transport via l'article 4.9, l'alinéa 339 (c) n'est pas en plein accord avec le règlement RTE-E: le financement d'actifs liés à la fois au gaz naturel et à l'hydrogène/biométhane est envisagé seulement pour une période transitoire jusqu'en fin 2027. En ce sens, une rédaction favorisant les infrastructures 100% hydrogène serait plus cohérente.

En conséquence, les définitions aux §18 (« clean groundhandling equipment »), §19 (« clean terminal equipment ») et §21 (« clean service equipment ») doivent être modifiées et harmonisées afin d'inclure l'ensemble des solutions décarbonées pour ces équipements. En lien avec ce sujet des équipements de piste, et une approche neutre entre l'ensemble des solutions décarbonées, la définition au §59 (« refuelling infrastructure ») est trop restrictive et pourrait être modifiée.

Enfin, la section 4.1.2 s'applique aux mesures qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre, incluant les dispositifs dans lesquels, par exemple, un industriel réduira ses émissions de CO₂. À cet

égard, il importe de clarifier l'inclusion dans cette section des aides à la transition par exemple d'industriels vers des technologies ou vers l'utilisation d'énergies décarbonées. Dans ce cadre, les autorités françaises estiment et souhaitent clarifier expressément que des aides types contrat d'aide à l'approvisionnement en énergies décarbonées pourront s'appliquer tout aussi bien à des contrats d'approvisionnement en énergies renouvelables mais aussi en énergies décarbonées *dont* l'électricité d'origine nucléaire fait partie, cette aide ayant vocation à aider la transition du bénéficiaire et non directement le secteur nucléaire, dont la décision Hinkley Point n'a par ailleurs pas proscrit le bénéfice des aides au titre de l'article 107 3 c du Traité.

3. Par cohérence avec la priorité donnée à l'objectif climatique dans ce projet révisé de lignes directrices, conforter le principe d'exclusion du fossile :

Les autorités françaises rappellent qu'il est urgent d'arrêter les subventions au fossile et donc de conforter le principe d'exclusion du fossile, même pour le gaz naturel sauf cas très particuliers dûment justifiés (notamment dans les cas où aucune alternative ne permet d'assurer la sécurité d'approvisionnement).

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Point 71 :	<i>Measures that directly or indirectly involve support to fossil fuels, in particular the most polluting fossil fuels, are unlikely to create positive environmental effects and often have important negative effects because they can increase the negative environmental externalities in the market. The same applies for measures involving new investments in natural gas, unless it is demonstrated that there is no lock-in effect. (...)</i>	<p><i>Measures that directly or indirectly involve support to fossil fuels, in particular the most polluting fossil fuels, are unlikely to create positive environmental effects and often have important negative effects because they can increase the negative environmental externalities in the market. The same applies for measures involving new investments in natural gas, unless it is demonstrated that there is no lock-in effect <u>except in very specific and duly justified cases (in particular in cases where no alternative makes it possible to ensure security of supply).</u> (...)</i></p> <p>Par cohérence, au point 109, modifier « on the most polluting fossil fuels ».</p>

4. Favoriser davantage le développement des énergies renouvelables :

Les lignes directrices maintiennent une approche incompatible avec le pilotage d'un mix énergétique efficace et limite fortement l'émergence de nouvelles filières.

Permettre le recours à des mécanismes de soutien par filière technologique pour les énergies renouvelables

Il est important que les lignes directrices puissent reconnaître le droit de disposer de mécanismes de soutien par filière technologique, ouverts à tous les acteurs.

L'obligation systématique de procédure de mise en concurrence au point 89 devrait soit être supprimée, soit assortie de dérogations plus larges que celles actuellement prévues par le projet. Les dérogations prévues par les points suivant le point 89 garantissent de façon insuffisante la possibilité aux États membres de conduire des procédures suffisamment souples pour pouvoir mettre les dispositifs de décarbonation en œuvre pour chaque situation particulière, que ce soit des projets déjà mis en œuvre ou à venir. Les autorités françaises estiment qu'il est ainsi indispensable que le projet soit reconsidéré de ce point de vue sous l'angle d'une plus grande souplesse afin de ne pas bloquer les autorités nationales dans la mise en œuvre de leurs projets de décarbonation : si un principe général de procédure de mise en concurrence était conservé afin de garantir la proportionnalité de l'aide, ce principe général doit être assorti de souplesses supplémentaires dans les paramètres qui entourent lesdites procédures de mise en concurrence.

Enfin, il demeure nécessaire de pouvoir mettre en place des dispositifs de décarbonation qui visent en particulier certains secteurs économiques particulièrement émetteurs, les autorités françaises estimant que ce ciblage qui répond à la nécessité de mettre en œuvre les objectifs du Green Deal et donc d'atteindre les cibles les plus concernées par ces objectifs ne contredit pas les principes fixés par la section 4.1.3.3 du projet relative à l'éligibilité des mesures de décarbonation. Ce principe semble bien être inscrit dans le point 83) (a) du projet et les autorités françaises souhaiteraient en avoir la confirmation.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.1.3.3.	82. <i>Decarbonisation measures targeting specific activities which compete with other unsubsidised activities can be expected to lead to greater distortions of competition, compared to measures open to all competing activities. Therefore, Member States should give reasons for measures which do not include all technologies and projects that are in competition – for example all projects operating in the electricity market, or all undertakings producing substitutable products and which are technically capable of contributing efficiently to greenhouse gas emissions reductions. These reasons should be based on objective considerations linked, for example, to efficiency or costs or other relevant circumstances. Such reasons may draw on evidence gathered in the public consultation pursuant to Section 4.1.3.4 where applicable.</i>	82. <i>Decarbonisation measures targeting specific activities which compete with other unsubsidised activities can be expected to lead to greater distortions of competition, compared to measures open to all competing activities. Therefore, Member States should give reasons for measures which do not include all technologies and projects that are in competition – for example all projects operating in the electricity market, or all undertakings producing substitutable products and which are technically capable of contributing efficiently to greenhouse gas emissions reductions. These reasons should be based on objective considerations linked, for example, to efficiency or costs or other relevant circumstances. Such reasons may draw on evidence gathered in the public consultation pursuant to Section 4.1.3.4 where applicable. <u>Nevertheless, as the share of renewable energies to include increases, it is important to give Member States the possibility of controlling their energy mixes, to ensure security of supply but also to manage acceptability by the public and to limit negative impacts, e.g. on biodiversity. Therefore, for aids for renewable energy development and flexibilities (demand, response, storage, etc), Member States are</u></i>

		<u>allowed to put in place measures restricted to a single technology.</u>
Section 4.1.3.3.		En cohérence : <u>supprimer les notes de bas de page 54 et 55 au point 83.</u> En particulier, la prise en compte des problématiques liées à la stabilité du réseau ne doit pas être limitée aux cas où des mesures basées sur le marché et les services système ont été mises en place.
Section 4.1.3.5.	89. Aid for reducing greenhouse gas emissions should in general be granted through a competitive bidding process as described in points 48 and 49.	89. Aid for reducing greenhouse gas emissions should in general be granted through a competitive bidding process as described in points 48 and 49.

Conserver les plafonds actuels pour les guichets tarifaires

Le principe de procédures compétitives pour l’octroi des soutiens doit se confronter à un relatif pragmatisme, s’agissant des installations les plus petites, inférieures à 1MW, imposer une procédure concurrentielle peut être de nature à exclure des soutiens les acteurs de marché les moins outillés pour répondre à celles-ci, et pourrait en conséquence bloquer le développement de petits projets d’énergies renouvelables. Ceci irait dans un sens contraire aux approches inscrites par les colégislateurs dans 2018/2001, et notamment la mention inscrite au considérant 17 que « *Les petites installations peuvent largement contribuer à renforcer l'acceptation par le public et à assurer le déploiement de projets en matière d'énergie renouvelable, en particulier au niveau local. Pour s'assurer de la participation des petites installations, des conditions spécifiques, notamment des tarifs de rachat, pourraient dès lors encore s'avérer nécessaires afin de garantir un rapport coûts-avantages positif, conformément au droit de l'Union applicable au marché de l'électricité. Il importe de définir les petites installations aux fins de l'obtention d'une telle aide, afin d'assurer la sécurité juridique pour les investisseurs.* »

Dans le même esprit de sécurité juridique, il paraît inopportun de modifier le seuil de mise en concurrence pour les petites installations. Certes, le règlement 2019/943/UE est venu limiter le champ des installations susceptibles de déroger aux obligations en matière d’équilibrage à 400kW, puis 200kW à compter du 1^{er} janvier 2026 (art. 5(2) et (4)) mais si les obligations en matière d’équilibrage peuvent être assurées commodément par un responsable d’équilibre tiers, la participation à des procédures concurrentielles plutôt que l’accès à des tarifs d’achat en guichet peut être une barrière à l’entrée significative. À titre d’exemple et d’application numérique, dans les technologies actuelles, un projet photovoltaïque d’une puissance de 200kWc correspond à une surface de panneaux de l’ordre de 1400m² (surface de toiture de l’ordre de 2000m²), qui peut correspondre au foncier d’exploitations agricoles, ou de PME.

Il est important de conserver les plafonds actuels (1MW en général et 6 machines de 3 MW pour les éoliennes 6 machines de 3MW pour les éoliennes) en-dessous desquels il est permis de recourir aux guichets tarifaires.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.1.3.5.	92. Exceptions from the requirement to allocate aid and determine the aid level through a competitive bidding process can be justified where evidence, including that	92. Exceptions from the requirement to allocate aid and determine the aid level through a competitive bidding process can be justified where evidence, including that

	<p>gathered in the public consultation, is provided that one of the following applies:</p> <p>(a) there is insufficient potential supply to ensure competition; in that case, the Member State must demonstrate that it is not possible to increase competition by reducing the budget or expanding the eligibility of the scheme;</p> <p>(b) beneficiaries are small projects, defined as follows:</p> <p>(i) for electricity generation or storage projects – projects below the threshold in Article 5 of Regulation (EU) 2019/943;</p> <p>(ii) for electricity consumption – projects with a maximum demand less than 400kW;</p> <p>(iii) for heat generation and gas production technologies – projects below 400kW installed capacity.</p>	<p>gathered in the public consultation, is provided that one of the following applies:</p> <p>(a) there is insufficient potential supply to ensure competition; in that case, the Member State must demonstrate that it is not possible to increase competition by reducing the budget or expanding the eligibility of the scheme;</p> <p>(b) beneficiaries are small projects, defined as follows:</p> <p>(i) for electricity generation, except wind farms, or storage projects – projects below <u>1 MW installed capacity the threshold in Article 5 of Regulation (EU) 2019/943;</u></p> <p><u>(ii) for wind farms – projects with less than 6 wind generators of less than 3 MW each ;</u></p> <p>(iii) for electricity consumption – projects with a maximum demand less than <u>1 MW 400 kW;</u></p> <p><u>(iviii) for heat generation and gas production technologies – projects below 1 MW 400kW</u> installed capacity.</p>
--	--	--

Maintenir la possibilité d'utiliser des tarifs d'achat pour les petites installations

Le projet mentionne uniquement la possibilité d'utiliser des tarifs d'achat en note de bas de page, et uniquement pour les installations de moins de 400 kW (le seuil actuel étant de 500 kW). Il est proposé de revenir à la situation existante dans les lignes directrices actuelles, en insérant un nouveau point après le 104.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
<i>Section 4.1.4.</i>		(New) 104 bis. The conditions established in paragraph (104) do not apply to renewable energy installations with an installed electricity capacity of less than 500 kW or demonstration projects, except for electricity from wind energy where an installed electricity capacity of 3 MW or 3 generation units applies. These installations may benefit from direct price support that covers the full costs of operation and does not require them to sell their electricity on the market.

Préserver dans le cadre de procédures d'octroi d'aide concurrentielles la possibilité de critères hors prix et clarifier l'articulation avec les règles de la commande publique européenne en matière de contenu européen.

Les autorités françaises estiment qu'il est particulièrement important de prévoir la faculté pour les États-membres de maintenir des critères hors-prix, dans la limite actuelle de 30% : les autorités françaises soulignent qu'aucune distorsion significative ou difficulté de mise en œuvre ayant eu un effet significatif sur le marché intérieur n'a été identifiée par la Commission Européenne dans les

régimes de soutien mis en œuvre en France qui prévoient un tel niveau de critères hors prix, et que dès lors, abaisser cette part à 25% ne répond pas à une nécessité objective. De tels critères sont indispensables pour favoriser les projets les plus vertueux sur le plan environnemental (par exemple limitant les impacts sur la biodiversité ou l'artificialisation des sols ou avec le meilleur bilan carbone) et pour assurer l'acceptabilité sociale des projets (par exemple en encourageant la participation de citoyens dans le financement ou la gouvernance).

S'il est important que le prix demeure le critère prépondérant afin d'assurer la proportionnalité de l'aide et d'inciter les acteurs participant aux procédures concurrentielles à apporter le meilleur service à la collectivité au meilleur coût, les critères hors-prix jouent un rôle important dans la préservation des autres enjeux et objectifs d'intérêt commun poursuivis par les soutiens en matière d'environnement et d'énergie, et notamment les soutiens aux technologies de production d'énergie décarbonée ou renouvelable. Ils contribuent ce faisant à l'acceptabilité politique et sociale de la transition, qui en est une condition essentielle de succès, et permettent de prendre en compte les aspects liés à la biodiversité en plus des bénéfices pour le climat. À titre d'exemple, les autorités françaises prévoient dans les appels d'offres photovoltaïques des critères hors-prix visant à favoriser les projets ayant une consommation raisonnée d'espace, notamment ceux limitant les concurrences d'usage des sols avec les productions agricoles, dans un esprit cohérent avec la logique des critères ILUC inscrits dans 2018/2001. De même, l'inscription de critères de contenu carbone dans les appels d'offres photovoltaïques permet d'assurer une juste prise en compte de l'ensemble de l'impact climatique en cycle de vie des panneaux photovoltaïques. Enfin, le pur critère prix ne permettra pas de capter certaines dimensions moins chiffrables comme la prise en compte de l'urgence à mettre en œuvre certains investissements qui pourraient être plus chers à l'avenir, la temporalité des cycles d'investissement des entreprises (certains équipements sont renouvelés tous les 25 ans seulement) ou la valeur d'un projet précurseur pour une filière donnée. Les autorités françaises estiment ainsi que la prise en compte des critères hors prix ne doit pas intervenir que dans des cas exceptionnels mais lorsque l'Etat membre détermine que c'est approprié.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
3.2 <i>Negative condition: the aid measure must not unduly affect trading conditions to an extent contrary to the common interest</i>	(49) The selection criteria in the competitive bidding process should as a general rule be based on the aid amount requested by the applicant put in direct or indirect relation to the contribution to the objective of the measure (for example in terms of unit of environmental protection or unit of energy). In a few exceptional cases, it may be appropriate to include other non-price selection criteria (for instance additional environmental, technological or social criteria). In such cases, such other criteria must account for not more than 25 % of the weighting of all the selection criteria. The Member State must provide reasons for the proposed	49) The selection criteria in the competitive bidding process should as a general rule be based on the aid amount requested by the applicant put in direct or indirect relation to the contribution to the objectives of the measure (for example in terms of unit of environmental protection or unit of energy). In a few exceptional cases, it may be When the Member-State considers appropriate to include other non-price selection criteria (for instance additional environmental, technological, or social criteria). In such cases, such other criteria must account for not more than 30 25 % of the weighting of all the selection criteria. The and the Member State must provide reasons for the proposed approach and ensure it is appropriate to the objective pursued.

	approach and ensure it is appropriate to the objective pursued.	
<i>Section 4.1.3.5.</i>		(New) 93 bis : Member States are encourage to introduce criteria to promote the most virtuous projects from an environmental point of view and to promote their social acceptability. These criteria can be either eligibility criteria to the aid schemes or, in the case where the aid is granted through a bidding process, rating criteria.

Par note du 13 août 2020, les autorités françaises ont informé la Commission européenne de leur volonté de faire émerger un seuil minimal de contenu européen dans les appels d'offre nationaux photovoltaïques et éoliens du Ministère de la transition écologique, et leur souhait d'engager un travail technique avec les services de la Commission sur le sujet.

Un tel critère répondrait à un triple enjeu de souveraineté technologique et industrielle européenne, de sécurité de l'approvisionnement en matériels stratégiques et d'acceptabilité politique et sociale de la transition énergétique. La crise économique et sanitaire liée à l'émergence du covid-19 a de nouveau rappelé l'urgence de se doter d'une capacité de production européenne forte dans les secteurs essentiels à la vie économique et à l'atteinte de nos objectifs stratégiques de politique publique, notamment la lutte contre le changement climatique et la fourniture d'énergie décarbonée. Les autorités françaises considèrent que la mise en œuvre d'un tel critère, pleinement compatible avec une pleine concurrence entre les acteurs implantés en Europe, s'inscrit dans la continuité des objectifs du Pacte Vert Européen exprimés le 14 janvier 2020 par la présidente de la Commission et le vice-président exécutif chargé du Pacte Vert Européen, ainsi que de la Stratégie Industrielle pour l'Europe, qui indique que « Cela nécessitera une planification et des investissements dans les technologies, les capacités et les infrastructures de production d'énergie à faible teneur en carbone. Nous aurons besoin d'une approche plus stratégique à l'égard des industries des énergies renouvelables, [...], et des chaînes d'approvisionnement sur lesquelles elles reposent ». Il s'inscrirait également pleinement dans l'objectif d'une relance verte européenne, en s'assurant que la part des investissements de cette relance créant effectivement de la valeur en Europe (i.e. le multiplicateur keynésien) soit renforcée.

Les autorités françaises soulignent que l'inclusion d'un tel critère est pleinement compatible au TFUE et à son titre II, et en particulier aux articles 34 à 36 : il n'induit aucune distorsion concurrentielle entre États-membres ou dans les échanges au sein de l'Union.

L'introduction de ce critère pourrait être prévue dans la *Section 4.1.3.5.*

	CEEAG	Propositions de modification de la France
<i>Section 4.1.3.5.</i>		(New) 93 ter : Member States can introduce criteria to promote projects with the highest european content. These criteria can be either eligibility criteria to the aid schemes or, in the case where the aid is granted through a bidding process, rating criteria.

Ce dispositif fonctionnerait de manière analogue à celui issu de l'article 85 de la Directive 2014/25 applicable aux marchés de fournitures passés par des entités adjudicatrices. Le contenu européen pourrait être évalué sur certains matériels, correspondant à des éléments stratégiques de l'outil de production. Il prendrait la forme d'un critère d'éligibilité aux dispositifs de soutien, qui seraient dès lors conditionnés au respect d'une part minimale de contenu européen. Comme indiqué en préambule, le contenu européen des offres est défini comme le contenu provenant de pays n'étant pas pays tiers au sens de l'alinéa 1 de l'article 85 de la Directive 2014/25. Reprenant des critères déjà communément utilisés dans la commande publique et dans le droit sectoriel, il ne présente aucun enjeu en matière de compatibilité au droit international en matière commerciale, et notamment au droit OMC, s'inscrivant dans une pure approche de réciprocité.

Pour les appels d'offres concernés, la prise en compte du contenu européen serait effectuée à l'aide du critère d'éligibilité suivant (exemple pris sur un appel d'offre photovoltaïque) : « *Sont éligibles au présent appel d'offres, les installations photovoltaïques au sol dont l'évaluation du contenu européen est supérieure à xx% sur un sous-ensemble du projet comprenant les lots d'études, fabrication, montage et maintenance des lingots, plaquettes, cellules, modules, onduleurs et structures* ».

Ce critère serait ainsi limité aux segments stratégiques de la chaîne de valeur, permettant un soutien à la filière européenne de fabrication de composants des secteurs énergétiques. La valeur du seuil serait fixée en fonction de la capacité de production de la filière européenne sur les segments couverts par le critère d'éligibilité, de sorte à conserver une mise en concurrence des acteurs européens, et pourrait faire l'objet d'un relèvement progressif, à mesure de la montée en capacité d'une filière européenne.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
3.2 Negative condition: the aid measure must not unduly affect trading conditions to an extent contrary to the common interest		(49a) Member-States may apply to bidding potential beneficiaries eligibility criteria following article 85(2) of Directive (EU) 2014/25/UE provided that such eligibility criteria do not affect the proportionality of the measure, and the criteria defined in points (a) to (e) of (48) remain fulfilled.

Favoriser le développement de la chaleur et du froid renouvelables

Sur les aides à la chaleur et au froid renouvelable

Les aides pour la chaleur sont regroupées dans la section 4.1 et 4.10 pour la partie réseaux. La section 4.1 permet de continuer à aider la production d'énergie renouvelable dédiée à la chaleur (géothermie,

biomasse etc.), la cogénération à haut rendement, éventuellement le captage carbone et la chaleur fatale. **Il serait utile que la Commission puisse confirmer que la récupération de chaleur/froid est aussi couverte par cette section.**

La section traite indifféremment de toutes les aides liées à la réduction des GES : production ENR, mais aussi décarbonation, efficacité énergétique etc. ce qui ne permet pas de retrouver aisément les règles applicables à chaque thématique.

Le champ **des aides au fonctionnement** qui faisait l'objet de paragraphes explicites au sein des actuelles LDAE (3.3.2. Aides au fonctionnement octroyées en faveur de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ; 3.3.2.3. Aides aux centrales biomasse existantes après amortissement) a été supprimé. **Il serait utile que la Commission confirme que les aides au fonctionnement qui ne sont pas explicitement abordées sont incluses afin de sécuriser les futures notifications (deux seules références : au point 96 et au point 103).**

Sur la **question de l'intensité de l'aide** (section 4.1.3.5 Proportionality), la Commission a proposé que le principe soit désormais celui d'une procédure d'appel d'offres (cf. point 89). Cette disposition est plus complexe à mettre en œuvre et ne permettra pas de couvrir certains dispositifs de chaleur renouvelable. Les autorités françaises souhaitent s'assurer que ce principe ne s'oppose pas aux dispositifs d'aides par appel à projets et de gré à gré existants qui ont fait leur preuve notamment en ce qui concerne la chaleur renouvelable.

Au point 92, le projet propose la possibilité de ne pas passer par des appels d'offres mais encadre alors cette aide par une méthode (définie aux points 50 et 51) qui est la possibilité de prendre en charge le déficit de financement (« funding gap »).

D'une part, les lignes directrices ne comportent pas de taux d'aide. Cela suppose qu'il serait possible d'aller jusqu'à 100% du déficit de financement.

D'autre part la France s'étonne de la définition proposée par la Commission du déficit de financement qui est défini comme le surcoût déterminé en comparant la rentabilité des scénarios factuels et contrefactuels (cf. point 50). La France soutient la possibilité le cas échéant de deux méthodes :

- Soit la méthode du déficit de financement qui est définie comme les dépenses éligibles qui ne peuvent excéder la différence entre les coûts d'investissement actuels et les recettes nettes actuelles, c'est-à-dire le déficit de financement du projet.
- Soit la méthode des lignes directrices de gestion actuelles qui est définie comme le surcoût déterminé en comparant la rentabilité des scénarios factuels et contrefactuels.

Il serait utile que la Commission ajoute explicitement la possibilité du recours à la méthode du déficit de financement sans imposer une unique méthode.

Pour mémoire, la France soutient la possibilité de prévoir dans les lignes directrices d'aides d'Etat la possibilité de dé plafonner les aides à l'investissement sur les installations de production de chaleur renouvelable des réseaux de chaleur particulièrement efficaces. Ce dé plafonnement pourrait être porté à 100% considérant que les réseaux de chaleur présentent un bilan CO2 particulièrement compétitif.

Sur la **procédure de consultation** (section 4.1.3.4 Public Consultation), les Lignes directrices prévoient que les États membres doivent procéder à des consultations publiques sur les mesures à notifier au titre de la présente section (cf. point 85). **Il serait utile que la commission précise que cette exigence**

ne s'applique qu'aux régimes d'aides et non aux aides individuelles. Dans la négative, cela risquerait de retarder fortement les projets et entraînerait une charge administrative importante.

Sur les réseaux de chaleur et de froid

Concernant le champ d'application, la Commission a introduit le principe que les aides d'État aux systèmes de chauffage et de refroidissement urbains à haut rendement énergétique utilisant des déchets, y compris la chaleur résiduelle, comme combustible d'entrée peuvent apporter une contribution positive à la protection de l'environnement, à condition qu'elles ne contournent pas le principe de la hiérarchie des déchets. La France peut soutenir les dispositions sur la suppression des aides aux réseaux qui utilisent des combustibles fossiles telles que le charbon, le lignite ou le pétrole sauf si un calendrier en phase avec les objectifs 2030 est proposé pour sortir le réseau des énergies fossiles les plus polluantes (cf point 347). **Il serait souhaitable de prévoir dans les lignes directrices d'aides d'État la possibilité d'attribuer des aides d'État au fonctionnement pour la chaleur renouvelable et de récupération, soit sous la forme d'aides à la production de chaleur renouvelable et de récupération injectée dans un réseau de chaleur en complément d'une aide à l'investissement, soit, dans le cas d'aides versées au consommateur, à condition qu'elles soient conçues pour conserver l'incitation à l'efficacité énergétique et qu'elles ne concernent que la chaleur entièrement décarbonée ou la chaleur délivrée par des réseaux efficaces.**

Sur la question de l'éligibilité des chaudières d'appoint (cf. point 348), pour que ces investissements dans le gaz naturel soient considérés comme ayant des effets positifs sur l'environnement, les États membres doivent expliquer comment ils veilleront à ce que l'investissement contribue à la réalisation de l'objectif climatique 2030 et de l'objectif de neutralité climatique 2050 de l'Union et, en particulier, comment un verrouillage de la production d'énergie au gaz ou les équipements de production au gaz seront évités. Par exemple, cela peut inclure des engagements contraignants par/de la part du bénéficiaire de mettre en œuvre le CSC/CCU ou de remplacer le gaz naturel par du gaz renouvelable ou à faible teneur en carbone ou de fermer l'usine selon un calendrier compatible avec les objectifs climatiques de l'Union. **La France peut soutenir cette proposition sous réserve que les calendriers proposés restent souples considérant que le passage à des réseaux 100 % EnR sera complexe à mettre en œuvre techniquement.**

Sur la Garantie d'Etat, la France avait soutenu la possibilité d'inscrire la possibilité de garantie d'Etat. Les autorités françaises maintiennent cette demande de façon générale. Et plus particulièrement, dans le cadre des projets de géothermie sur nappe profonde, les autorités françaises signalent que les risques d'aléas reposent quasi exclusivement sur les porteurs de projets (forage, géologie, détérioration de la ressource). Dans le cadre de l'exploration de nouvelles ressources, les lignes directrices pourraient prévoir la possibilité d'aides d'Etat sous forme de garantie d'Etat pour couvrir les risques d'échec consécutifs :

- À la découverte d'une ressource insuffisante pour le fonctionnement d'une installation géothermique ;
- Au risque de diminution ou de détérioration de la ressource pendant les premières années d'exploitation.

Cette aide sous forme de garantie pourrait être majorée pour les nouveaux aquifères prospectés.

La France renouvelle donc sa demande sur ce point. En contrepartie, des garde-fous pourraient être considérés afin de s'assurer du caractère sérieux des projets

Clarifier la possibilité d'aider les dispositifs flexibilités pour le système électrique (stockage d'énergie, effacement, etc.) au titre de la partie 4.1

Les mécanismes de flexibilité, tels que le stockage et l'effacement, permettent d'ores-et-déjà de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation d'électricité, en permettant de limiter l'emploi de moyens de production fossile. Le développement de ces flexibilités sera de plus indispensable à termes pour intégrer de forts taux d'énergies renouvelables dans le mix électrique.

Le développement des flexibilités est donc crucial pour l'atteinte de nos objectifs climatiques. Aussi, ces mécanismes devraient pouvoir être aidés sur la base de la partie 4.1 des lignes directrices.

En particulier, il est indispensable de pouvoir organiser des dispositifs de soutien ciblés par technologie, notamment car les différentes technologies de stockage d'énergie rendent des services différents mais complémentaires au système électrique et ne présentent pas les mêmes coûts (voir modification proposée au point 82, en page 7).

A cet égard, les installations hydroélectriques de type STEP (stations de transfert d'énergie par pompage) représentent en un atout important pour intégrer de larges parts d'énergies renouvelables dans le mix électrique grâce à la flexibilité qu'elles procurent. Pour autant, leur rentabilité n'est pas assurée dans les conditions de marché actuelles et des aides sont donc nécessaires.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.1.2	74. This Section lays down the compatibility rules for aid measures primarily aimed at reducing greenhouse gas emissions, including aid for the production of renewable and low carbon energy, aid for energy efficiency including high-efficiency cogeneration, aid for carbon capture, storage and use, and aid for the reduction or avoidance of emissions resulting from industrial processes. It also covers support for the removal of greenhouse gases from the environment. This Section does not apply to measures whose primary objective is not the reduction or removal of greenhouse gas emission. Where a measure contributes to both the reduction of greenhouse gas emissions and the prevention or reduction of pollution other than from greenhouse gas emissions, the compatibility of the measure will be assessed on the basis of this Section or Section 4.5, depending on which of the two objectives is predominant.	74. This Section lays down the compatibility rules for aid measures primarily aimed at reducing greenhouse gas emissions, including aid for the production of renewable and low carbon energy, aid for energy efficiency including high-efficiency cogeneration, aid for carbon capture, storage and use, <u>aids for renewable or low-carbon hydrogen</u> and aid for the reduction or avoidance of emissions resulting from industrial processes. It also covers support for the removal of greenhouse gases from the environment. This Section does not apply to measures whose primary objective is not the reduction or removal of greenhouse gas emission. Where a measure contributes to both the reduction of greenhouse gas emissions and the prevention or reduction of pollution other than from greenhouse gas emissions, the compatibility of the measure will be assessed on the basis of this Section or Section 4.5, depending on which of the two objectives is predominant. <u>This Section also apply to flexibility measures (demand response, storage, etc.) that aim at a better integration of renewable energies in the electricity mix, even when these measures also contribute to security of electricity supply.</u>

Permettre de limiter les risques pour les bénéficiaires, afin de faire baisser le coût de l'aide

Les aides aux énergies renouvelables sont usuellement attribuées par appel d'offres sous forme de compléments de rémunération sur une longue période. Plus les bénéficiaires sont exposés à des risques, plus les tarifs qu'ils proposent aux appels d'offres sont élevés pour couvrir ces risques (« prime de risque »). Les États doivent donc pouvoir prendre des mesures pour réduire autant que possible les risques, ce qui permet de réduire le montant de l'aide allouée. Il est donc souhaitable de supprimer le point 102 (d'autant que l'incitation à vendre au prix de marché et à ne pas produire durant les épisodes de prix négatifs est déjà prévue au point 104).

	CEEAG	Propositions de modification de la France
<i>Section 4.1.4.</i>	102. Beneficiaries of the measure should be exposed to risks that they can contribute to managing, for example risks associated with the curtailment of renewable energy linked to periods of excess production or to insufficient transmission.	102. Beneficiaries of the measure should be exposed to risks that they can contribute to managing, for example risks associated with the curtailment of renewable energy linked to periods of excess production or to insufficient transmission.

Conserver une approche souple pour la justification de la proportionnalité d'un guichet tarifaire

Le projet impose le recours à une analyse des coûts par rapport à un contrefactuel pour justifier de la proportionnalité d'une aide qui n'est pas attribuée à la suite d'un appel d'offres. Or, une telle analyse peut être difficile à établir dans certains cas, par exemple pour les installations d'EnR les plus innovantes. Il convient que les lignes directrices permettent des justifications plus qualitatives de la proportionnalité de l'aide.

De plus, il devrait être prévu une dispense de démonstration pour les aides accordées aux petits projets, dans les cas où la démonstration de l'additionnalité fait peser une charge administrative sans proportion avec les enjeux. En effet, cette démonstration est en pratique un frein important pour les petites structures et les petites entreprises, qui n'ont pas les moyens de la réaliser.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
<i>Section 3.1.2.3.</i>	47. As a general principle, aid will be considered as limited to the minimum needed for carrying out the aided activity or project if the aid corresponds to the net extra cost (funding gap) necessary to meet the objective of the aid measure, compared to the counterfactual scenario in the absence of aid. The net extra cost is determined by the difference between the economic revenues and costs (including the investment and operation) of the aided project and those of the alternative project which the aid beneficiary would credibly carry out in the absence of aid.	47. As a general principle, aid will be considered as limited to the minimum needed for carrying out the aided activity or project if the aid corresponds to the net extra cost (funding gap) necessary to meet the objective of the aid measure, compared to the counterfactual scenario in the absence of aid. The net extra cost is determined by the difference between the economic revenues and costs (including the investment and operation) of the aided project and those of the alternative project which the aid beneficiary would credibly carry out in the absence of aid. <u>Alternatively, for aid schemes, proportionality can be demonstrated qualitatively, by providing evidence that the level of aid is limited to</u>

		<u>what is necessary. This is possible especially for innovative projects where elaborating a counterfactual scenario might be difficult.</u>
Section 3.1.2.3.		<u>(New) 47 bis. A demonstration of the proportionality is not required for aids destined to small projects, when it is justified that this demonstration would represent an administrative burden without proportion with the risk of competition distortion.</u>
Section 3.1.2.3.	50. Where the aid is not granted under a competitive bidding process, the net extra cost must be determined by comparing the profitability of the factual and counterfactual scenarios. To determine the funding gap in such cases, the Member State must submit a quantification, for the factual scenario and a credible counterfactual scenario, of all main costs and revenues, the estimated weighted average cost of capital (WACC) of the beneficiaries to discount future cash flows, as well as the net present value (NPV) for the factual and counterfactual scenarios, over the project lifetime. The Member State must provide reasons for the assumptions used for each aspect of the quantification, and explain and justify any methodologies applied. The typical net extra cost can be estimated as the difference between the NPV for the factual scenario and for the counterfactual scenario over the reference project lifetime. For cases of individual aid, these calculations need to be presented at the level of the detailed project business plan, and for aid schemes on the basis of one or more reference projects.	50. Where the aid is not granted under a competitive bidding process <u>and a counterfactual scenario is required</u> , the net extra cost must be determined by comparing the profitability of the factual and counterfactual scenarios. To determine the funding gap in such cases, the Member State must submit a quantification, for the factual scenario and a credible counterfactual scenario, of all main costs and revenues, the estimated weighted average cost of capital (WACC) of the beneficiaries to discount future cash flows, as well as the net present value (NPV) for the factual and counterfactual scenarios, over the project lifetime. The Member State must provide reasons for the assumptions used for each aspect of the quantification, and explain and justify any methodologies applied. The typical net extra cost can be estimated as the difference between the NPV for the factual scenario and for the counterfactual scenario over the reference project lifetime. For cases of individual aid, these calculations need to be presented at the level of the detailed project business plan, and for aid schemes on the basis of one or more reference projects.

Permettre les renégociations de tarifs

Il est préférable de ne pas interdire les renégociations ex-post, qui peuvent être justifiées dans certains cas, par exemple si les conditions économiques sont sensiblement différentes entre la désignation des

lauréats d'un appel d'offres et le début des travaux effectifs (comme cela a été le cas pour les 2 premières périodes des appels d'offres éolien en mer français).

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 3.1.2.3.	48. (e): ex post adjustments to the bidding process outcome (such as subsequent negotiations on bid results or rationing) are avoided as they may undermine the efficiency of the process's outcome.	48. (e): ex post adjustments to the bidding process outcome (such as subsequent negotiations on bid results or rationing) are avoided, <u>unless they are dully justified for example by an important evolution of the economic conditions,</u> as they may undermine the efficiency of the process's outcome.

5. La sécurité d'approvisionnement :

Préciser la définition de l'interruptibilité

Dans la section 4.8 du projet, l'interruptibilité est citée comme relevant du champ des mesures de soutien à la sécurité d'approvisionnement (points 285 et 325). Or, dans certains Etats membres, comme la France le prévoit, l'interruptibilité est un dispositif géré par le GRT et relevant du traitement des situations de crise, agissant comme une ligne de défense dans le cadre des règles d'urgence et de restauration du réseau. Comme pour toute mesure à la main du GRT en vertu de ses prérogatives prévues par la réglementation sectorielle, celle-ci ne relève alors pas du champ des aides d'Etat.

Il convient donc de préciser la mention de l'interruptibilité au point 47 :

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 2.4.	(47). 'interruptibility scheme' means a measure for security of electricity supply designed to ensure a stable frequency in the electricity system or address short term security of supply problems, including by interrupting load ;	(47). 'interruptibility scheme' means a measure for security of electricity supply designed to ensure a stable frequency in the electricity system or address short term security of supply problems, including by interrupting load, <u>which is not implemented in application of sector law (balancing and emergency & restoration codes in particular);</u>

S'assurer de la compatibilité des lignes directrices avec tous les mécanismes de capacité :

Tout en reconnaissant formellement la possibilité pour les États membres de mettre en œuvre des dispositifs visant à assurer leur sécurité d'approvisionnement faisant intervenir des certificats de capacité, **les rédactions actuelles du projet de LDAEE pourraient être incompatibles avec un fonctionnement normal de ce type de mécanisme.**

En effet, dans le projet établi par la Commission, le recours à ce type de mécanisme n'est possible que si « demand in the scheme is set below potential supply » ; or, il est tout à fait possible, dans une situation de pénurie de capacité, qu'à un moment donné, l'offre de certificats soit inférieure à la demande pour ces mêmes certificats : dans cette situation, la pénurie de certificats permettra de révéler, au travers de l'augmentation des prix des certificats, une situation de manque de capacités de production.

En outre, les pénalités prévues pour les acteurs n'ayant pas acquis suffisamment de certificats doivent être calibrées de sorte à inciter au respect du critère de sécurité d'approvisionnement, lequel tient

compte, pour sa détermination, conformément au règlement 2019/943, du coût de l'électricité non distribuée (VoLL).

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.8.4.5	314. Member States may also use competitive certificates/supplier obligation schemes, provided that: (a) demand in the scheme is set below potential supply; and (b) the buyout/penalty price that applies to a consumer/supplier that has not bought the number of certificates required (i.e. the price which constitutes the maximum that can be paid for support) is set based on the value of lost load.	314. Member States may also use competitive certificates/supplier obligation schemes, provided that: (a) demand in the scheme is set below potential supply; and (b) the buyout/penalty price that applies to a consumer/supplier that has not bought the number of certificates required (i.e. the price which constitutes the maximum that can be paid for support) is set <u>so that the level of security of supply targeted by the Member State, and defined in accordance with article 25 of the EU 2019/943 regulation, could be efficiently reached, on the value of lost load.</u>

Certains développements de cette section du projet de lignes directrices apparaissent en outre insuffisamment précis et pourraient induire des difficultés d'interprétation, qu'il convient de prévenir en les supprimant.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.8.5	319. The requirements in points 317 and 318 will generally be met when a measure pays for capacity (EUR per megawatt (MW)) rather than for electricity output (EUR/MWh). Where there is a payment per MWh, additional attention is needed to ensure adverse market effects are avoided, and less polluting generation sources are not displaced.	319. The requirements in points 317 and 318 will generally be met when a measure pays for capacity (EUR per megawatt (MW)) rather than for electricity output (EUR/MWh). Where there is a payment per MWh, additional attention is needed to ensure adverse market effects are avoided, and less polluting generation sources are not displaced.
Section 4.8.5	(322) For capacity mechanisms, Member States must ensure that capacity obligations are transferable between eligible capacity providers.	(322) For capacity mechanisms, Member States must ensure that capacity obligations are transferable between eligible capacity providers.

Ne pas restreindre la possibilité pour les États membres de garantir leur sécurité d'approvisionnement au seul motif de l'existence d'un opérateur historique sur leur marché :

Le point 327 du projet de LDAEE fait peser un risque majeur sur la sécurité d'approvisionnement d'États membres dès lors qu'il existerait chez eux un acteur historique.

Cette contrainte apparaît excessive et n'est pas proportionnée aux règles européennes qui n'interdisent pas l'existence d'un pouvoir de marché ou même d'une position dominante, mais simplement l'abus que pourrait faire un acteur d'une telle position.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.8.5	327. For individual aid measures or schemes benefitting only a particularly	327. For individual aid measures or schemes benefitting only a particularly limited

	limited number of beneficiaries or an incumbent beneficiary, Member States should, in addition, demonstrate that the proposed aid measure will not lead to increased market power.	number of beneficiaries or an incumbent beneficiary, Member States should, in addition, demonstrate that the proposed aid measure will not lead to increased market power.
--	--	---

6. Les dispositions en matière de mobilité : retenir une approche neutre permettant l'utilisation des différentes options de décarbonation des carburants en matière de transports et ouvrir à de nouveaux usages

Revoir les dispositions en matière de carburants

Concernant le secteur des transports, le projet de lignes directrices choisit de traiter de manière homogène les carburants durables sans distinguer les modes de transports visés (terrestre, aérien, fluvial ou maritime). Par contraste en revanche, les §76 et 77, ainsi que les dispositions de la section 4.3 ne traitent que des biocarburants, bioliquides, biogaz ou carburants issus de biomasse, sans prévoir de dispositions spécifiques pour des carburants durables de synthèse, indépendamment de leur qualification en carburant renouvelable d'origine non biologique ou en carburant issu de à base de carbone recyclé au sens de 2018/2001. Les lignes directrices n'esquissent cette neutralité de traitement qu'aux §184 et 185, où il est fait référence au biogaz et aux carburants gazeux renouvelables d'origine non biologique comme deux options alternatives de mélange permettant de rendre admissible des soutiens à des installations de CNG ou LNG malgré les risques de verrouillage technologique dans un recours aux gaz fossiles qu'ils comportent. Il paraît à cet égard nécessaire de rétablir dans ces § une approche telle que suit :

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 2.4 <i>Definitions</i>	[/]	18. [...] (63a) 'sustainable low carbon fuels of non-biological origin' means fuels compliant with the technical screening criteria set out in §3.10 of Commission delegated regulation C/2021/2800 final or renewable transport fuels of non-biological origin as defined in Article 2, point (36), of Directive (EU) 2018/2001;
Section 4.2.3.2.3.3	185. Aid for the deployment or upgrade of CNG and LNG refuelling infrastructure may be regarded as not creating long-term lock-in effects and not displacing investments into cleaner technologies if, at the moment when the Member State notifies the Commission of its plans to implement the aid measure or when the aid measure is implemented, the Member State demonstrates that cleaner alternatives are not readily available on the market and are not expected to be available in the short term75. Aid for the deployment or upgrade of CNG and LNG refuelling infrastructure may also be regarded as not creating long-term lock-in effects where the Member State commits to ensure that the CNG and LNG is blended with biogas or renewable gaseous transport fuels of non-biological origin (minimum 20%).	185. Aid for the deployment or upgrade of CNG and LNG refuelling infrastructure may be regarded as not creating long-term lock-in effects and not displacing investments into cleaner technologies if, at the moment when the Member State notifies the Commission of its plans to implement the aid measure or when the aid measure is implemented, the Member State demonstrates that cleaner alternatives are not readily available on the market and are not expected to be available in the short term75. Aid for the deployment or upgrade of CNG and LNG refuelling infrastructure may also be regarded as not creating long-term lock-in effects where the Member State commits to ensure that the CNG and LNG is blended with biogas or sustainable low carbon renewable gaseous transport fuels of non-biological origin (minimum 20%).

Il conviendrait en outre de privilégier les termes « bas-carbone » / « faible émission » (comme dans le routier (pour la section 4.3.1 et 4.3.2 notamment) plutôt que « clean ». Il pourrait être suggéré de reprendre les valeurs prévues par l'acte délégué du règlement taxonomie. Cette approche permettrait notamment le soutien aux projets d'e-fuel bas-carbone. À cet égard, la notion de « low carbon energy », introduite au point 74 (section 4.1.2) devrait être définie, incluant une définition de l'hydrogène renouvelable et de l'hydrogène bas carbone.

Concernant la production de fuels de synthèse, les positions françaises devraient refléter la volonté du Gouvernement de privilégier, pour des raisons d'efficacité énergétique, les usages directs de l'hydrogène décarboné, mobilité intensive et décarbonation de l'industrie.

Dans le même esprit, les §76 et suivants devraient inclure, de manière générale, outre les biocarburants, biogaz, et carburants issus de biomasse l'ensemble des carburants durables, y compris ceux d'origine non-biologique : pour ces technologies émergentes, qui présentent un enjeu important pour accompagner la transition énergétique des secteurs difficiles à décarboner, il est essentiel que les lignes directrices puissent fixer un cadre clair assurant une parité de traitement entre options « biologiques » et « non biologiques », dès lors que celles-ci sont intercomparées pour faire émerger

les options durables au meilleur coût pour la collectivité, et en maîtrisant les externalités négatives, telles que les effets de concurrence avec les usages alimentaires ou de changement d'affectation des terres agricoles, mentionnés au §77.

En particulier, dans le cas particulier du transport aérien, le considérant 36 de 2018/2001 rappelle que la communication de la Commission du 20 juillet 2016 intitulée « Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions » soulignait l'importance particulière, à moyen terme, des biocarburants avancés et des carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique pour le secteur de l'aviation.

Dans le même esprit, symétriquement de l'interdiction de soutien pour les biocarburants présentant un risque de concurrence avec des usages alimentaires ou ILUC au-delà des plafonds de l'article 26 de la directive 2018/2001, il pourrait être envisagé que les biocarburants avancés mentionnés à l'annexe IX de la directive 2018/2001 puissent être réputés éligibles à des soutiens.

La France souhaite que les carburants de synthèse produits à partir d'électricité décarbonée soient éligibles aux aides. Il faut donc modifier la définition des « carburants gazeux renouvelables pour le transport d'origine non biologique (section 2.4. Point 63) car l'absence du mot « liquid » exclu de facto les carburants de synthèse type e-fuel du champ de cette définition ce qui risque de poser d'importants problèmes. En effet, la production d'e-fuel est très consommatrice d'électricité et il a été anticipé un besoin de réduction du coût de cette électricité pour soutenir les projets dans la phase d'industrialisation. Par conséquent, Il convient aussi d'incorporer la production de carburants de synthèse dans l'annexe I.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 2.4 Definitions	<p>18. [...]</p> <p>(63) 'renewable gaseous transport fuels of non-biological origin' means renewable gaseous transport fuels of non-biological origin as defined in Article 2, point (36), of Directive (EU) 2018/2001;</p>	<p>18. [...]</p> <p>(63) 'renewable <u>liquid and</u> gaseous transport fuels of non-biological origin' means renewable <u>liquid or</u> gaseous transport fuels of non-biological origin as defined in Article 2, point (36), of Directive (EU) 2018/2001;</p>

D'autre part, le projet de lignes directrices devrait avoir un champ d'application large dans les projets pilotes (« *demonstration project* ») qu'il cible. Ainsi, au §24 de la section 2.4, le critère « *first of its kind in the Union* » pourrait introduire des risques de compétition pour la notification de projets, dans certains secteurs où le nombre de technologies est limité, afin d'assurer le développement d'une technologie dans un pays donné. Par conséquent, cette notion pourrait être mieux définie afin d'éviter tout risque de « course » à la notification de projets, notamment dans les secteurs à solutions technologiques limitées, par exemple les projets de carburants aéronautiques durables.

Enfin, au point §67 de la section 3.2.2, la notion de délocalisation de projets due à l'existence d'une aide d'état doit être suffisamment clarifiée pour éviter tout frein au développement d'une filière de carburants aéronautiques durables, en cohérence avec le projet de règlement RefuelEU Aviation.

Un point d'attention est soulevé aux points 34 et 35 de la section 3.2.1 : les aides pour les secteurs déjà couverts par une autre forme d'aide, par exemple une obligation d'incorporation pour les

carburants alternatifs, ne devraient pas être exclues du champ d'application des lignes directrices, tout en évitant les risques de surcompensation.

Assouplir les modalités pour les aides pour les infrastructures de recharge et inclure les sources d'énergie bas-carbone :

Pour atteindre les objectifs de décarbonation fixés par l'Union européenne, un déploiement massif et rapide de bornes de recharges pour véhicules électriques ou non émetteurs est nécessaire. Un tel déploiement ne sera pas possible en utilisant uniquement des aides attribuées via une procédure concurrentielle, du fait de la lourdeur de ces procédures qui sont inadaptées aux projets de petite taille. Il sera nécessaire de recourir à des dispositifs de type guichet ouvert, nettement plus souple et permettant un déploiement sur l'ensemble du territoire en quelques années

De plus, l'objectif étant de décarboner le secteur des transports, il n'y a pas de raison de distinguer les sources d'énergie renouvelables au sein des sources décarbonées (amendements proposés ci-dessous).

Les niveaux d'aides doivent être suffisamment incitatifs pour permettre le déploiement massif d'infrastructures de recharge, alors que le modèle économique de ces infrastructures ne pourra être trouvé que lorsque le taux d'équipement en véhicules électriques ou non émetteurs sera important (ce qui nécessite au préalable qu'un nombre suffisant d'infrastructures soit en place). **Les niveaux d'aide proposés semblent insuffisants, en particulier pour les zones faiblement peuplées où le faible nombre d'utilisateurs éloigne encore plus le modèle économique des bornes de la rentabilité.**

Enfin, le **point 188 doit être supprimé**. Il ne semble pas opportun de limiter la possibilité pour les opérateurs de céder leurs infrastructures au motif que celles-ci ont reçu une aide d'Etat. Cette contrainte n'existe pas dans les autres secteurs pouvant bénéficier d'une telle aide. Pour les infrastructures détenues par l'Etat, les règles applicables aux cessions ou mises en concession de biens publics s'appliquent sans qu'il soit nécessaire de le rappeler dans les lignes directrices.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.3.2.3.3.	179. The aid must be granted following a competitive bidding process conducted in accordance with the criteria in points 48 and 49. The design of the competitive bidding process must ensure that sufficient incentives remain for applicants to bid for projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable electricity or renewable hydrogen. The application of the award criteria must not result in projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable electricity or renewable hydrogen being put at a disadvantage compared to projects concerning recharging or refuelling infrastructure that also supplies carbon-intensive electricity or hydrogen.	179. The aid can must be granted following a competitive bidding process conducted in accordance with the criteria in points 48 and 49. The design of the competitive bidding process must ensure that sufficient incentives remain for applicants to bid for projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable or low carbon electricity or renewable or low carbon hydrogen. The application of the award criteria must not result in projects concerning recharging or refuelling infrastructure supplying only renewable or low carbon electricity or renewable or low carbon hydrogen being put at a disadvantage compared to projects concerning recharging or refuelling infrastructure that also supplies carbon-intensive electricity or hydrogen.
Section 4.3.2.3.3.	180. By way of derogation from point 179, the aid may be granted on the basis of	Point 180. By way of derogation from point 179, the aid can also may be granted on the

	<p>methods other than a competitive bidding process in the following cases:</p> <p>(a) where the expected number of participants is not sufficient to ensure effective competition or avoid strategic bidding; or</p> <p>(b) where a competitive bidding process, as described in points 48 and 49, cannot be organised.</p>	<p>basis of methods other than a competitive bidding process, for example in the following non exhaustive cases:</p> <p>(a) where the expected number of participants is not sufficient to ensure effective competition or avoid strategic bidding; or</p> <p>(b) where a competitive bidding process, as described in points 48 and 49, cannot be organised.</p> <p>(c) where methods other than a competitive bidding process are more efficient to massively develop a network of recharging or refuelling infrastructure</p>
Section 4.3.2.3.3.	<p>182. Alternatively to point 181, the basic aid intensity must not exceed 30 % of the eligible costs or 40 % of the eligible costs where the recharging or refuelling infrastructure supplies only renewable electricity or renewable hydrogen respectively. This aid intensity may be increased by 10 percentage points for medium-sized enterprises or by 20 percentage points for small enterprises. The aid intensity may be increased by 15 percentage points for investments located in assisted areas fulfilling the conditions in Article 107(3), point (a), of the Treaty or by 5 percentage points for investments located in assisted areas fulfilling the conditions in Article 107(3), point (c), of the Treaty.</p>	<p>182. Alternatively to point 181, the basic aid intensity must not exceed 30 50 % of the eligible costs or 40 55 % of the eligible costs where the recharging or refuelling infrastructure only renewable or low carbon electricity or renewable or low carbon hydrogen respectively. This aid intensity may be increased by 10 percentage points for medium-sized enterprises or by 20 percentage points for small enterprises. The aid intensity may be increased by 15 percentage points for investments located in assisted areas fulfilling the conditions in Article 107(3), point (a), of the Treaty or by 5 percentage points for investments located in assisted areas fulfilling the conditions in Article 107(3), point (c), of the Treaty in area with a population density below the average of the Member States.</p>
Section 4.3.2.4	<p>188. Any concession or other entrustment to a third party to operate the recharging or refuelling infrastructure must be awarded on a competitive, transparent and non-discriminatory basis, having due regard to the Union public procurement rules, where applicable.</p>	<p>188. Any concession or other entrustment to a third party to operate the recharging or refuelling infrastructure must be awarded on a competitive, transparent and non-discriminatory basis, having due regard to the Union public procurement rules, where applicable.</p>

Ouvrir le champ des aides aux véhicules off road, ainsi qu'au report modal ou aux services de mobilité (vélo, autopartage) et modifier les critères relatifs à la navigation intérieure :

Le projet soumis à consultation n'aborde pas le report modal et le développement des services de mobilité (vers le vélo ou l'autopartage) ne soient pas traités. Or le report modal vers des modes massifiés tels que le transport fluvial et ferroviaire constitue l'un des axes essentiels de la transition écologique du secteur des transports et la réduction des émissions polluantes, au même titre que

l'acquisition de véhicule propre. Les autorités françaises souhaitent donc l'ajout d'une section 4.3.3 relative aux aides au report modal.

Sur la définition des véhicules routiers éligibles, les lignes directrices concernent toutes les typologies de véhicules susceptibles d'immatriculation, mais ils semblent exclure les **engins off road** (type engins de chantier, dameuse etc.). S'ils n'entrent pas dans le champ de la mobilité propre, ces engins ne semblent pas pouvoir être aidés au titre de la décarbonation car l'art. 4.1 vise soit la production, soit la décarbonation des processus industriels et non des autres activités.

Sur le transport fluvial, le projet soumis à consultation reprend dans la section 2.4 relative à la définition des « véhicules propres » des critères issus des actes délégués adoptés en application du règlement (UE) 2019/2088 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (Taxonomie). Ces critères sont une adaptation pour le transport fluvial des facteurs et valeurs de références utilisés pour les services de transport de marchandises par route, qui s'appuie sur la définition des « poids lourds à faibles émissions » du règlement 2019/1242. Ces critères ne sont pas adaptés aux spécificités et caractéristiques du transport fluvial notamment sur trois points :

- la limitation temporelle imposée à la navigation intérieure (« avant le 31 décembre 2025 ») : le transport fluvial est engagé dans un processus de transition dans le cadre de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) fixant deux jalons en 2035 et 2050 permettant d'atteindre l'objectif zéro émission de la navigation intérieure. La date du 31/12/2025 ne tient pas compte des jalons actuellement développés pour le fleuve, permettant d'atteindre l'objectif zéro émission. Il est donc demandé de modifier la date limite et de la repousser à 2035 en conformité avec la feuille de route en cours d'adoption au sein de la CCNR.
- L'adoption des émissions directes (au tuyau d'échappement) de CO₂. Ce critère laisse planer un doute sur l'exclusion ou non de l'utilisation de carburants renouvelables et à faible émission de carbone. Ces carburants sont pourtant une solution pertinente de transition permettant une diminution significative des émissions de GES. Ces carburants peuvent être produits à l'aide d'énergies renouvelables : déchets, matières biologiques ou même directement à base d'eau et d'air.
- Le seuil de 50% d'émission en moins par rapport à la valeur de référence moyenne pour les émissions de CO₂ : le transport maritime se voit appliquer un seuil de 25%, une égalité de traitement pour le transport fluvial est donc demandée.

L'adoption de ces critères risquent de limiter la capacité des États membres à soutenir le verdissement de la flotte du transport fluvial notamment sur les technologies de transition. Les autorités françaises souhaitent souligner le risque d'affaiblir la compétitivité économique d'un secteur déjà aujourd'hui plus vertueux en matière d'émissions polluante à la tonne transportée que d'autres modes de transport non massifiés. L'aide publique à l'augmentation de la cale est nécessaire au regard de la composition du marché du transport fluvial marquée en très grande majorité par des entreprises individuelles ou artisanales à faible surface financière. Le soutien public qui risque d'être remis en cause est donc essentiel au report modal permettant in fine d'atteindre les objectifs de neutralité carbone fixés pour le secteur des transports.

Il est également nécessaire de rappeler que les actes délégués sur la taxonomie font l'objet d'une clause de revoyure tous les deux ans permettant l'adaptation de ces derniers à l'évolution des conditions du marché et de l'état technologique. Or le projet de lignes directrices soumis par la Commission ne fait pas de référence directe au règlement. Ce qui, d'un point de vue juridique, fait peser un risque supplémentaire d'incohérence entre ces deux textes en cas de modification à postériori.

Outre les demandes de modifications, la Commission est invitée à prendre en compte pour l'avenir les travaux visant à développer un label en navigation intérieure, notamment à travers les importants travaux préparatoires qui seront menés dans le cadre du programme financé par l'UE Projet de recherche PLATINA3. Ces travaux devraient être achevés en 2022 pour la mise en place effective d'un label en 2024-2025.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 2.4 (20), (d)	<p>(d) an inland vessel for passenger or freight transport that has zero direct (tailpipe) CO2 emissions; or until 31 December 2025,</p> <p>(i) an inland vessel for freight transport that has direct (tailpipe) emissions of CO2 per tonne kilometre (gCO2/tkm), calculated (or estimated in case of new vessels) using the Energy Efficiency Operational Indicator, 50% lower than the average reference value for emissions of CO2 defined for heavy duty vehicles (vehicle subgroup 5- LH) in accordance with Article 11 of Regulation 2019/1242;</p> <p>(ii) an inland vessel for passenger transport that has a hybrid or dual fuel engine deriving at least 50% of its energy from zero direct (tailpipe) CO2 emission fuels or plug-in power for its normal operation;</p>	<p>(d) an inland vessel for passenger or freight transport that has zero direct (tailpipe) CO2 emissions; or until 31 December 2025 2035,</p> <p>(i) an inland vessel for freight transport that has direct (tailpipe) emissions of CO2 per tonne kilometre (gCO2/tkm), calculated (or estimated in case of new vessels) using the Energy Efficiency Operational Indicator, 50% 25% lower than the average reference value for emissions of CO2 defined for heavy duty vehicles (vehicle subgroup 5- LH) in accordance with Article 11 of Regulation 2019/1242;</p> <p>(ii) an inland vessel for passenger transport that has a hybrid or dual fuel engine deriving at least 50% 25% of its energy from zero direct (tailpipe) CO2 emission fuels or plug-in power for its normal operation;</p>
Section 4.3.1.5	<p>163. Alternatives to vehicles using the most polluting fossil fuels, (such as diesel or liquid petroleum gas (LPG) are already available on the market for use in the road transport, inland and sea and coastal water transport, and railway transport sectors. Therefore, aid for the acquisition or leasing of those vehicles, even new generation vehicles going beyond Union standards where applicable, is not considered to yield the same positive effects as aid for the acquisition or leasing of clean vehicles with lower direct (tailpipe/exhaust) CO2 emissions. Firstly, the marginal improvement in terms of direct CO2 and pollutant emission reduction is counterbalanced by the continuation of carbon emissions linked to the use of fossil fuels. Secondly, the granting of aid for acquiring those types of vehicles entails a significant risk of locking in fossil-based technologies and displacing investments</p>	<p>Option 1:</p> <p>163. Alternatives to vehicles using the most polluting fossil fuels, (such as diesel or liquid petroleum gas (LPG) are already available on the market for use in the road transport, inland and sea and coastal water transport, and railway transport sectors. Therefore, aid for the acquisition or leasing of those vehicles, even new generation vehicles going beyond Union standards where applicable, is not considered to yield the same positive effects as aid for the acquisition or leasing of clean vehicles with lower direct (tailpipe/exhaust) CO2 emissions. Firstly, the marginal improvement in terms of direct CO2 and pollutant emission reduction is counterbalanced by the continuation of carbon emissions linked to the use of fossil fuels. Secondly, the granting of aid for acquiring those types of vehicles entails a significant risk of locking in fossil-based</p>

	<p>into cleaner alternatives available on the market by shifting the demand away from non-fossil-based alternative fuel vehicles. This would also discourage the further development of the market for clean, future-proof non-fossil-based technologies. The Commission therefore considers that the negative effects on competition of aid for vehicles using the most polluting fossil fuels, such as diesel or LPG, are unlikely to be offset.</p>	<p>technologies and displacing investments into cleaner alternatives available on the market by shifting the demand away from non-fossil-based alternative fuel vehicles. This would also discourage the further development of the market for clean, future-proof non-fossil-based technologies. The Commission therefore considers that the negative effects on competition of aid for vehicles using the most polluting fossil fuels, such as diesel or LPG, are unlikely to be offset, unless there is no financially affordable alternatives matures technologies available on the market.</p> <p>Option 2:</p> <p>163. Alternatives to vehicles using the most polluting fossil fuels, (such as diesel or liquid petroleum gas (LPG) are already available on the market for use in the road transport, inland and sea and coastal water transport, and railway transport sectors. Therefore, aid for the acquisition or leasing of those vehicles, even new generation vehicles going beyond Union standards where applicable, is not considered to yield the same positive effects as aid for the acquisition or leasing of clean vehicles with lower direct (tailpipe/exhaust) CO2 emissions. Firstly, the marginal improvement in terms of direct CO2 and pollutant emission reduction is counterbalanced by the continuation of carbon emissions linked to the use of fossil fuels. Secondly, the granting of aid for acquiring those types of vehicles entails a significant risk of locking in fossil-based technologies and displacing investments into cleaner alternatives available on the market by shifting the demand away from non-fossil-based alternative fuel vehicles. This would also discourage the further development of the market for clean, future-proof non-fossil-based technologies. The Commission therefore considers that the negative effects on competition of aid for vehicles using the most polluting fossil fuels, such as diesel or LPG, are unlikely to be offset.</p> <p>163 bis. Alternatives to vehicles using fossil fuels (such as diesel) are <u>not</u> already available on the market for use in inland navigation transport sector. Therefore, aid</p>
--	--	--

		<p>for the acquisition or leasing of those vehicles, could be considered to yield the same positive effects as aid for the acquisition or leasing of clean vehicles with lower direct (tailpipe/exhaust) CO2 emissions.</p> <p>The Commission therefore considers that the negative effects on competition of aid for vehicles using fossil fuels, such as diesel, are likely to be offset, unless there is financially affordable alternatives matures technologies available on the market.</p>
--	--	---

7. Économie circulaire :

Les autorités françaises sont dans l'ensemble satisfaites des propositions faites par la Commission européenne, notamment car ces propositions clarifient la prise en compte des actions en faveur de la prévention, du réemploi et du recyclage tant des déchets, que des produits, matières ou substances qui sinon seraient inutilisés, éliminés ou récupérés d'une manière moins efficace en ressources, qu'elles prévoient une révision à la hausse des taux maximum de soutiens et qu'elles prévoient la possibilité de mettre en place des aides au fonctionnement, temporaires et pour certains périmètres, notamment pour le soutien à la préparation ou l'incorporation de matière première de recyclage dont le prix est supérieur à celui de matières vierges.

Les lignes directrices pourraient utilement expliciter que le *remanufacturing*, c'est à dire l'ajout d'installations ou d'équipement à un investissement existant, ainsi que les investissements permettant la valorisation des produits, substances ou matériaux qui constitueraient des déchets s'ils n'étaient réemployés peuvent également bénéficier des aides à l'investissement. Par ailleurs, il serait utile que les lignes directrices précisent dans quelle section sont éligibles les installations de production d'énergie à partir de combustibles solides de récupération (CSR), c'est à dire les installations qui peuvent à la fois recourir à des déchets préparés spécifiquement en vue d'une production d'énergie mais qui peuvent également être reconvertie à terme à l'utilisation de biomasse. En effet, ces installations pourraient prétendre aux aides de la section 4.1 (aides à la réduction et à la suppression des émissions de gaz à effet de serre) ou à celle de la section 4.5 (aides sur les pollutions autres que GES) car ces installations permettent non seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre lorsqu'elles se substituent à d'autres installations de production d'énergie (variable en fonction de l'énergie fossile substituée et de la teneur en biomasse des CSR) mais également de réduire l'enfouissement de déchets qui est lui-même générateur de gaz à effet de serre.

8. Simplifier les procédures et ne pas alourdir la charge administrative des Etats-membres

Les nouvelles dispositions applicables aux aides sous forme de réduction de taxes complexifient les procédures.

Contrairement aux précédentes lignes directrices actuellement applicables qui accordaient une présomption de compatibilité avec la réglementation des aides d'Etat (procédure simplifiée prévue au point 172 et détaillée aux points 173, 174 et 175 des LD actuellement applicables) lorsque les taux réduits respectaient les minima de taxation prévus par la directive sur la taxation de l'énergie (DTE - directive 2003/96/CE), le présent projet de LD ne prévoit plus cette simplification alors même que la

définition des taux minimum prévue par la DTE est reprise dans les définitions des termes des LD (au paragraphe (77) du point 18).

Tout taux réduit d'accise (ou exonération) par rapport au taux plein qui peut notamment être permis pour des raisons environnementales (particulièrement dans le cadre de la directive taxation de l'énergie qui sera révisée) quelle que soit la forme prise (taux réduit ou remboursement), même supérieur aux minima de taxation, devrait ainsi faire l'objet d'un examen complet par la Commission au titre des aides d'Etat :

- L'EM doit notamment fournir (point 262 du projet), pour les secteurs concernés : liste des principaux bénéficiaires pour chaque secteur doit être fournie (en tenant compte, notamment, du chiffre d'affaires, des parts de marché et de la taille de l'assiette fiscale) ;
- Démontrer la nécessité de l'aide (point 264) : aide accordée de la même manière à tous, sans la réduction, il existe une augmentation substantielle des coûts de production calculée en proportion de la VA brute pour chaque secteur, et cette augmentation ne peut pas être répercutée sans entraîner une réduction importante des ventes ;
- Démontrer son caractère approprié (points 265 à 267) : valable pour une période maximale de 10 ans, après quoi, il convient de re-notifier une nouvelle fois si l'EM juge toujours cette mesure appropriée et forme de la réduction (si un taux réduit est possible, le remboursement est privilégié car il expose les entreprises au signal prix) ;
- Démontrer sa proportionnalité : soit les bénéficiaires de l'aide paient au moins 20 % de la taxe nationale sur l'environnement soit la réduction de la taxe ou du prélèvement ne dépasse pas 100 % de la taxe environnementale et est subordonnée à la conclusion d'accords entre l'État membre et les bénéficiaires d'atteinte des objectifs environnementaux.

Cette modification est particulièrement problématique car elle conduirait à alourdir considérablement le processus d'approbation de ces exonérations, allant à l'encontre d'une nécessaire simplification des procédures aides d'Etat déjà excessivement lourdes. Il est impératif de maintenir le régime de présomption de compatibilité actuellement en vigueur.

Si ce sujet n'est pas traité dans les présentes lignes directrices, la France veillera à ce qu'il soit repris au niveau du nouveau règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) dont la consultation est prévue cet été.

Préserver pour les États membres des possibilités de conception des régimes de soutien qui sécurisent les trajectoires technologiques des PNIEC et intègrent les autres externalités :

Dans sa communication du 25 février 2015 sur un cadre stratégique pour une Union de l'énergie résiliente, dotée d'une politique clairvoyante en matière de changement climatique, la Commission souligne la nécessité de disposer d'un mécanisme de gouvernance intégré, pour garantir que les actions liées à l'énergie menées aux échelons européen, régional, national et local contribuent toutes aux objectifs de l'union de l'énergie, étendant ainsi la portée de la gouvernance, au-delà du cadre à l'horizon 2030 pour le climat et l'énergie, aux cinq dimensions de l'union de l'énergie. Dès la communication du 18 novembre 2015, la Commission a en outre précisé que les plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat, portant sur les cinq dimensions de l'union de l'énergie, sont des outils nécessaires pour renforcer la planification stratégique des politiques de l'énergie et du climat. Dans le cadre de cette communication, les orientations formulées par la Commission à l'intention des États membres en ce qui concerne les plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat constituent la base sur laquelle les États membres commenceront à élaborer leurs plans pour la période 2021-2030, et définissent les grands axes du mécanisme de gouvernance.

Comme l'affirme le considérant 18 du règlement 2018/1999 : « *Les États membres ont [...] besoin d'une certaine souplesse pour choisir les mesures correspondant le mieux à leur bouquet énergétique et à leurs préférences nationales, mais il convient que cette souplesse soit compatible avec une plus grande intégration du marché, une concurrence accrue, la réalisation des objectifs en matière de climat et d'énergie et la transition progressive vers une économie durable et sobre en carbone.* ». Le principe d'une articulation nécessaire entre respect d'une forme de subsidiarité sur le mix énergétique, cohérente avec l'article 194(2) du TFUE et l'objectif d'intégration du marché européen et de transition vers une économie durable et sobre en carbone a ainsi été réaffirmé par les colégislateurs. C'est dans le même esprit que doit s'inscrire le présent projet de lignes directrices.

Comme exposé plus haut, la directive 2018/2001 prévoit (art. 3(2)) que « *Les États membres fixent des contributions nationales afin d'atteindre collectivement l'objectif global contraignant de l'Union fixé au paragraphe 1 du présent article dans le cadre de leurs plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat, conformément aux articles 3 à 5 et 9 à 14 du règlement (UE) 2018/1999.* ». Le règlement 2018/1999 prévoit en outre que ces plans comportent « *les objectifs spécifiques et les contributions correspondants, tels que visés au point b), ainsi qu'une vue d'ensemble des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs généraux, les objectifs spécifiques et les contributions correspondants* » (art. 3(2)(c)) : l'article 20 du même règlement renforce ce principe de trajectoires spécifiques par technologie en incluant dans les rapports d'avancement nationaux en matière d'énergie et de climat une « *estimation des trajectoires pour chaque technologie liée aux énergies renouvelables pour atteindre les trajectoires globale et sectorielle des énergies renouvelables de 2021 à 2030* ».

La définition de trajectoires spécifiques par technologie dans les PNIEC est une nécessité pratique au vu des interactions complexes entre chacune des composantes des systèmes énergétiques : le développement des différentes technologies renouvelables n'a pas les mêmes incidences sur le fonctionnement des réseaux de transport et de distribution ou leur développement, ainsi que sur la sécurité d'approvisionnement ou l'indépendance énergétique : dans cette perspective, l'ensemble des objectifs spécifiques s'intègrent dans une vision d'ensemble construite dans le PNIEC de l'évolution du mix national.

Cette relative sélectivité technologique dans les trajectoires fixées dans les PNIEC, voulue par les colégislateurs, implique nécessairement la faculté pour les États membres de mettre en œuvre des instruments de soutien propres à certaines technologies renouvelables, afin de sécuriser l'atteinte des objectifs spécifiques qu'ils s'assignent au service de l'objectif européen général en matière de développement des énergies renouvelables, en particulier lorsque ces objectifs spécifiques n'ont pas fait l'objet de recommandations de la Commission au titre de l'article 9(2) du règlement 2018/1999.

Plus fondamentalement, elle procède également d'un nécessaire impératif d'acceptabilité sociale et politique de la transition. La France a conduit en 2018 un appel d'offres portant sur la réalisation et l'exploitation d'Installations de production d'électricité à partir d'énergie solaire photovoltaïque ou éolienne situées en métropole continentale, neutre entre différentes technologies renouvelables : l'expérience de cet appel d'offres, qui n'a sélectionné en pratique que des installations photovoltaïques, montre en pratique les limites d'une approche parfaitement neutre, dès lors qu'elle échouerait à maintenir un niveau adéquat de sécurité d'approvisionnement ou encore une intégration paysagère satisfaisante des technologies renouvelables.

Dès lors, les autorités françaises considèrent indispensable de prévoir des aménagements nécessaires au principe général de neutralité technologique, pour le cas précis de mécanismes de soutien aux énergies décarbonées et aux flexibilités (stockage, effacement, etc.) répondant à des **objectifs spécifiques des PNIEC** (lorsque ces PNIEC sont compatibles avec les objectifs de réduction des émissions fixés par la Commission ou, a minima, dans l'hypothèse où les Etats membres s'engagent à suivre les recommandations d'amélioration des PNIEC de la Commission et que la Commission constate que ces engagements sont suivis d'effet).

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.1	<p>83. The Commission will assess the reasons given as justification and will, for instance, consider that a more limited eligibility does not unduly distort competition where:</p> <p>(a) a measure targets a specific sectoral or technology based target established in Union law, such as a renewable energy or energy efficiency scheme;</p> <p>(b) a measure aims specifically to support demonstration projects;</p> <p>(c) a measure aims to address not only decarbonisation but also air quality or other pollution;</p> <p>(d) a Member State provides evidence that eligible sectors or innovative technologies have the potential to make an important contribution to environmental protection and deep decarbonisation in the longer term, particularly in terms of cost effectiveness;</p> <p>(e) a measure is required to achieve diversification necessary to avoid exacerbating issues related to network stability;</p> <p>(f) a more selective approach can be expected to lead to lower costs of achieving environmental protection (for example through reduced grid integration costs), and/or result in less distortion of competition.</p>	<p>83. The Commission will assess the reasons given as justification and will, for instance, consider that a more limited eligibility does not unduly distort competition where one or more of the following criteria are met :</p> <p>(a) a measure targets a specific sectoral or technology based target established in Union law, such as a renewable energy or energy efficiency scheme;</p> <p>(b) a measure aims specifically to support demonstration projects;</p> <p>(c) a measure aims to address not only decarbonisation but also air quality, other pollution or other environmental externalities to factors mentioned in article 3 of Directive (EU) 2011/92/UE ;</p> <p>(d) a Member State provides evidence that eligible sectors or innovative technologies have the potential to make an important contribution to environmental protection and deep decarbonisation in the longer term, particularly in terms of cost effectiveness;</p> <p>(e) a measure is required to achieve diversification necessary to avoid exacerbating issues related to network stability or security of supply;</p> <p>(f) a more selective approach can be expected to lead to lower costs of achieving environmental protection (for example through reduced grid integration costs), and/or result in less distortion of competition.</p> <p>In particular, the Commission will consider that a more limited eligibility does not unduly distort competition when the NIECP includes specific objectives for the technologies targeted by the measure.</p>

Durée du régime d'aide

Le projet prévoit que les États membres mettent à jour leurs analyses sur la nécessité de l'aide chaque année. Il s'agirait d'une charge administrative extrêmement importante, qui est injustifiée dans la

mesure où la durée des régimes d'aides est limitée à quelques années et où la situation change peu dans un délai aussi court.

Il est proposé de supprimer cette nouvelle exigence.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4.1.3.1	80. Member States should ensure that aid remains necessary for the duration of schemes that run for more than one year by updating their analysis of relevant costs and revenues annually or, for schemes involving less frequent granting, before aid is granted, to ensure that aid remains necessary for each eligible category of beneficiary. Where aid is no longer required for a category of beneficiary, this category should be removed before further aid is granted.	80. Member States should ensure that aid remains necessary for the duration of schemes that run for more than one year by updating their analysis of relevant costs and revenues annually or, for schemes involving less frequent granting, before aid is granted, to ensure that aid remains necessary for each eligible category of beneficiary. Where aid is no longer required for a category of beneficiary, this category should be removed before further aid is granted.

Consultation du public et publication des aides

Le projet prévoit deux évolutions pouvant engendrer une charge administrative importante pour les Etat.

D'une part, le projet prévoit, pour les aides relatives à la décarbonation, l'obligation de mener une consultation du public d'au moins 8 semaines pour les aides de plus de 150 M€/an et de 4 semaines dans les autres cas, ainsi que l'obligation pour les Etats de répondre à chacun des points soulevés. Des exigences existent déjà dans la réglementation pour les mesures (aides d'Etat ou non) pouvant avoir un impact significatif sur l'environnement. Il n'appartient pas aux lignes directrices sur les aides d'Etat d'ajouter des exigences supplémentaires sur la consultation du public. De telles dispositions alourdiraient et ralentiraient sensiblement le processus de notification.

Des dispositions similaires sont prévues pour les aides relatives à la sécurité d'approvisionnement. Pour les mêmes raisons, elles ne sont pas souhaitables.

Propositions d'amendement :

Supprimer les parties 4.1.3.4 « Public consultation » (points 85 à 87) et 4.8.4.4 (points 306 à 309).

D'autre part, la baisse du seuil déclenchant une obligation de publication individuelle des aides accordées, il faudrait conserver le seuil actuel, afin de ne pas multiplier les allocations devant faire l'objet d'une publication formelle, ce qui entraînerait une charge disproportionnée pour les services de l'Etat.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 3.2.1.4	56. To reduce negative effects by ensuring competitors have access to relevant information about supported activities, the Member State concerned must ensure the publication, in the Commission's transparency award module ⁴⁸ or on a comprehensive State aid website, at national or regional level, of: (a) the full text of the approved aid scheme or the individual aid granting decision and its implementing provisions, or a link to it; (b) information on each individual aid award granted ad hoc or under an aid scheme approved based on these guidelines and exceeding EUR 100 000.	56. To reduce negative effects by ensuring competitors have access to relevant information about supported activities, the Member State concerned must ensure the publication, in the Commission's transparency award module ⁴⁸ or on a comprehensive State aid website, at national or regional level, of: (a) the full text of the approved aid scheme or the individual aid granting decision and its implementing provisions, or a link to it; (b) information on each individual aid award granted ad hoc or under an aid scheme approved based on these guidelines and exceeding EUR <u>500 000</u> 100 000 .

Évaluation ex-post de l'aide

Le projet de lignes directrices prévoit que si l'évaluation ex post finale n'est pas conforme avec le plan d'évaluation qui avait été notifié, alors le régime d'aide doit être suspendu immédiatement. Il s'agit d'une sanction qui n'est pas proportionnée aux enjeux. Si la Commission européenne estime que l'évaluation n'est pas conforme, elle doit engager les discussions avec l'Etat membre pour que celui-ci complète ou corrige l'évaluation. Il n'est pas souhaitable que la Commission dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour mettre fin à un régime en cours alors que celui-ci a été approuvé.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 5	402. The ex post evaluation requirement may be waived with respect to aid schemes that are the immediate successors of schemes covering a similar objective and geographical area that have been subject to an evaluation, delivered a final evaluation report in compliance with the evaluation plan approved by the Commission and have not generated any negative findings. Any scheme where the final evaluation report is not in compliance with the approved evaluation plan must be suspended with immediate effect.	402. The ex post evaluation requirement may be waived with respect to aid schemes that are the immediate successors of schemes covering a similar objective and geographical area that have been subject to an evaluation, delivered a final evaluation report in compliance with the evaluation plan approved by the Commission and have not generated any negative findings. Any scheme where the final evaluation report is not in compliance with the approved evaluation plan must be suspended with immediate effect.

De plus, certains dispositifs font d'ores et déjà l'objet de multiples mesures d'évaluation, ou encore voient leur éventuelle prolongation conditionnée à des études obligatoires du fait d'une régulation sectorielle. Ces dispositifs devraient être exonérés d'évaluation ex post. Tel est notamment le cas des mécanismes de capacité, qui font l'objet d'un suivi annuel par la Commission européenne au travers du suivi annuel qu'assure celle-ci de la mise en œuvre du plan de mise en œuvre remis par les États membres concernés, conformément aux dispositions de l'article 20 du règlement 2019/943.

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 5	402. The ex post evaluation requirement may be waived with respect to aid schemes that are the immediate successors of schemes covering a similar objective and geographical area that have been subject to an evaluation, delivered a final evaluation report in compliance with the evaluation plan approved by the Commission and have not generated any negative findings. Any scheme where the final evaluation report is not in compliance with the approved evaluation plan must be suspended with immediate effect.	402. The ex post evaluation requirement may be waived with respect to aid schemes that are the immediate successors of schemes covering a similar objective and geographical area that have been subject to an evaluation, delivered a final evaluation report in compliance with the evaluation plan approved by the Commission and have not generated any negative findings. Any scheme where the final evaluation report is not in compliance with the approved evaluation plan must be suspended with immediate effect. <u>The ex post evaluation requirement may also be waived for measure that are already subject to other evaluation instruments and implementation plans or for measures whose prolongation is subject, due to EU regulation, to specific compulsory studies aiming at assessing the potential effects of such a prolongation.</u>

Préserver la sécurité juridique en ne portant pas atteinte aux décisions d’approbation rendues précédemment par la Commission

Le point (414) du projet de LDAEE semblent suggérer que la modification des LDAEE trouveraient à s’appliquer de manière obligatoire pour les aides déjà approuvées par la Commission.

De telles dispositions rétroactives seraient susceptibles de mettre en cause la sécurité juridique de l’ordre juridique communautaire et doivent donc être écartées. Il est proposé de remplacer le point 414 par le développement suivant :

	CEEAG	Propositions de modification de la France
Section 4	<p>414. The Commission proposes the following appropriate measures to Member States under Article 108, point (1), of the Treaty:</p> <p>(a) Member States must amend, where necessary, their existing environmental protection and energy aid schemes in order to bring them into line with these guidelines no later than 31 December 2023;</p> <p>(b) Member States should give their explicit unconditional agreement to the appropriate measures proposed in point 414(a) within two months from the date of publication of these guidelines in the Official Journal of the European Union. In the absence of any reply, the Commission will assume that the Member State in question does not agree with the proposed measures.</p>	<p>414. The Commission proposes the following appropriate measures to Member States under Article 108, point (1), of the Treaty:</p> <p>(a) Member States must amend, where necessary, their existing environmental protection and energy aid schemes in order to bring them into line with these guidelines no later than 31 December 2023;</p> <p>(b) Member States should give their explicit unconditional agreement to the appropriate measures proposed in point 414(a) within two months from the date of publication of these guidelines in the Official Journal of the European Union. In the absence of any reply, the Commission will assume that the Member State in question does not agree with the proposed measures. <u>Member State may amend their existing environmental protection and energy aid schemes so to bring them into line with these guidelines.</u></p>

3. La situation spécifique des régions ultrapériphériques françaises

Les autorités françaises saluent les efforts fournis par la Commission européenne pour offrir une meilleure considération du statut particulier des RUP au regard de la proposition des nouvelles lignes directrices AFR.

Toutefois, les autorités françaises souhaitent que la Commission reste vigilante vis-à-vis de ce statut particulier et besoins des RUP.

Même si les autorités françaises ne nient pas l'impact des énergies fossiles sur l'environnement tel qu'exposé au point 109 des lignes directrices, il est toutefois nécessaire de maintenir la possibilité d'accorder des aides à l'investissement à ces énergies dans les RUP en raison de leurs particularités géographiques, géophysiques et climatiques ainsi que de leur exposition à des risques naturels (séismes, cyclones, volcans...) qui interdisent de facto le recours à certaines sources d'énergies renouvelables (particulièrement l'éolien).

Considérer automatiquement ces aides comme incompatibles mettraient en péril la sécurité de l'approvisionnement énergétique dans ces territoires.

Par ailleurs, les autorités françaises s'interrogent sur les postes de dépenses qui seraient éventuellement couverts par les aides destinées à la rénovation et la performance énergétique telles que détaillées aux points 114 à 136 des lignes directrices. Il est donc demandé à la Commission européenne de préciser les coûts admissibles qui seraient susceptibles d'être couverts par ce type

d'aide. En outre, il ne faudrait pas que les objectifs de réduction de consommation énergétique visés au point 188 ne viennent priver de tout effet utile les aides qui pourraient être octroyées dans ce type de projet dans les territoires ultramarins.

Les autorités françaises estiment également qu'en ce qui concerne l'aide pour l'acquisition de véhicules de transport propres telle que détaillée à la section 4.3.1 des lignes directrices, il serait nécessaire de prévoir une bonification du taux de 40% (§158) dans les RUP afin d'encourager l'acquisition de ce type de véhicules dans ces territoires à l'instar de celui qui existe pour les aides aux infrastructures de recharge (§182). Afin d'assurer une cohérence de l'ensemble du dispositif prévu à la section 4.3, une majoration de 15 points de pourcentage pourrait être prévue pour les RUP en ce qui concerne toutes aides relevant de la catégorie aides à la mobilité propre.

Une majoration de 15 points de pourcentage apparaît également nécessaire pour les aides concernant les études et les services de consultant sur les sujets de protection environnementale et d'énergie (section 4.13) dans la mesure où les PME bénéficient d'un taux majoré pour ce dispositif (§398).

À cet égard, les autorités françaises saluent les efforts de la Commission européenne d'octroyer une bonification des taux d'intensité maximaux d'aide dans les RUP pour différentes catégories d'aides, ces taux ne sauraient être inférieurs à ceux qui existent dans les lignes directrices actuelles. Les bonifications ainsi accordées ne peuvent qu'aller vers une augmentation des taux d'intensité et non une diminution afin d'accompagner dans les meilleures conditions possibles les RUP dans la transition environnementale.

Enfin, les aides au fonctionnement sont d'une importance particulière pour les RUP afin de compenser les surcoûts induits par les handicaps permanents visés par l'article 349 TFUE. Dès lors, les aides au fonctionnement qui seraient destinées à promouvoir une économie circulaire ne peuvent être à caractère transitoire dans ces régions (§205). Elles doivent pérennes et non dégressives dans la mesure où les handicaps sont permanents.