

Settore Politiche per lo Sviluppo

Consultation de la Commission Européenne sur Règlement d'Exécution

07 Décembre 2021

L'actuel règlement général d'exemption, le règlement UE 651/2014, a donné de bons résultats, en élargissant l'éventail des aides exemptées de la procédure de notification et en accélérant par conséquent l'octroi d'aides aux territoires et aux entreprises.

Le nouveau projet proposé par la Commission européenne, qui apporte des modifications à l'actuel règlement européen 651/2014, complète et renforce certains aspects liés avant tout à la transition écologique et numérique.

En ce qui concerne les modifications apportées aux aides d'État pour la transition écologique, nous saluons l'extension du nombre de mesures exemptées de notification, ce qui devrait faciliter et accélérer la dépense des mesures financées par le plan Next Generation EU.

Nous signalons comme élément critique le "Considérant 12)". Il met en évidence la nécessité d'introduire des conditions de compatibilité pour les aides sous forme de taxes environnementales visant à augmenter le coût des comportements nuisibles pour l'environnement. Cela pourrait ouvrir la voie à une révision des "subventions nuisibles pour l'environnement", qui pourraient avoir un impact important sur le secteur des carburants et des transports, et par conséquent entraîner des déséconomies majeures pour les entreprises concernées.

En ce qui concerne les aspects liés à la transition numérique, il est important de souligner qu'il est nécessaire d'élargir le concept de " pôles d'innovation ", en envisageant l'application de l'article 27 - Aides aux pôles d'innovation - également aux aides accordées aux " Digital Innovation Hubs " en tant que facilitateurs et diffuseurs de l'innovation.

En ce qui concerne les dépenses éligibles, les articles 28 et 29 devraient également inclure les dépenses liées aux frais de service. Ces dernières années, on a assisté à une utilisation croissante de la technologie en mode "As a Service", qui implique l'utilisation d'équipements/machines interconnectés et de logiciels de gestion et autres applications innovantes sous la forme d'un service externe à l'entreprise. La forme la plus utilisée est celle du paiement d'une redevance proportionnelle aux services et équipements innovants utilisés.

La tendance des PME qui s'engagent dans la transition numérique est d'externaliser les services, à la fois par manque de compétences spécifiques en interne et par souci de rationalisation et de flexibilité des coûts.

L'approche actuelle du règlement ne prévoit pas l'éligibilité de ces dépenses liées aux locations, ne reconnaissant que les dépenses pour les machines, équipements et logiciels qui peuvent être immobilisables dans le bilan. Les investissements dans le matériel et les actifs corporels sont nécessaires à la transition numérique mais nécessitent des services complémentaires pour permettre une transition numérique complète de l'entreprise.

Un problème qui doit être résolu avec l'introduction de l'éligibilité de ces dépenses.

Commentaires sur les transports ¹

Les objectifs du Green Deal et de la transition écologique sont extrêmement ambitieux et stimulants pour le secteur du transport et de la logistique. Pour parvenir à une plus grande durabilité du secteur, qui s'insère, pour sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles, dans ceux "hard to abate", il n'existe pas de solution unique valable pour toutes les situations.

En ce qui concerne les carburants de substitution, il convient d'adopter une approche technologiquement neutre pour soutenir toutes les options capables de réduire les émissions polluantes et celles qui modifient le climat de chaque type de transport, en fonction de leurs spécificités techniques et opérationnelles.

Les premières solutions de véhicules électriques routiers pour la distribution dans le milieu urbain apparaissent actuellement sur le marché, mais en dehors de ce contexte, cette technologie reste limitée en termes d'autonomie (moins de 300 km) et de temps de recharge (au moins 4/5 heures aux points de charge rapide).

En outre, il ne faut pas sous-estimer le fait qu'un véhicule électrique lourd aurait besoin d'un bloc de batteries pesant environ 15 tonnes pour atteindre une autonomie suffisante. En effet, pour le trafic routier international à longue distance, à côté de la certitude du diesel, dans la perspective de l'hydrogène, il y a maintenant l'utilisation des biocarburants et du GNL.

Le chemin vers la décarbonisation du transport maritime est encore long et n'est pas exempt d'incertitudes. Dans le paysage technologique actuel, trois axes de développement se dessinent pour remplacer les carburants actuels dérivés du pétrole, en utilisant les gaz dits "légers" (GNL), les gaz lourds (GPL) et les alcools, et enfin les carburants liquides biologiques et synthétiques.

Le GNL, quant à lui, est la seule solution envisageable dans l'immédiat ; mais à moyen et long terme, de nouveaux carburants seront disponibles, qui mettront du temps à se répandre, rendant prématurée la fixation d'objectifs contraignants.

Si le traitement explicite dans le règlement des aides à l'investissement pour les véhicules propres et les infrastructures de recharge et de ravitaillement est, en général, une innovation positive, il est important de veiller à ce que sa mise en œuvre concrète, avec des solutions non équilibrées, ne compromette pas l'objectif commun qui sous-tend la modification proposée, à savoir soutenir plus efficacement et plus facilement les politiques de renouvellement du secteur dans une optique de durabilité.

En effet, la transition écologique du secteur ne peut se passer de telles politiques de soutien, étant donné que la durabilité doit toujours être poursuivie conjointement du point de vue environnemental, économique et social.

Il convient également de souligner que, pour progresser vers la décarbonisation du secteur, une solution déjà disponible dans la pratique consiste à promouvoir le transport combiné ferroviaire et maritime au lieu du seul transport routier sur les moyennes et longues distances.

D'autre part, des bénéfices environnementaux significatifs peuvent être obtenus en favorisant le remplacement des véhicules les plus anciens et les plus polluants en circulation par des véhicules de dernière génération qui, bien que n'entrant pas dans la classification proposée de "véhicules propres" (nouveau point 102 septies art. 2), présentent des performances

¹ La proposition de règlement intervient spécifiquement dans le secteur des transports par le biais du considérant 7, du remplacement du point 45 et de l'introduction du point 102 septies à l'article 2 avec les définitions des véhicules propres et à émissions zéro et l'insertion des articles 36 bis (infrastructures de recharge et de ravitaillement) et 36 ter (aides à l'investissement pour les véhicules propres et à émissions zéro et la modernisation des véhicules).

environnementales nettement supérieures, grâce à l'évolution dans le temps de la technologie et de la législation européenne.

Neutralité technologique

De manière générale, les propositions d'intervention en faveur des véhicules propres et des infrastructures de recharge et de ravitaillement correspondantes (articles 36 bis et ter du règlement 651/2014) devraient être plus attentives au principe de neutralité technologique des interventions, sans exclusions incompréhensibles de certains carburants importants pour la transition, comme le GNL, ni traitement particulièrement favorable à l'énergie électrique, également favorisée par le mode de calcul des émissions des véhicules.

Sur ce dernier point, il est incompréhensible que le nouvel article 39 bis introduise une discrimination dans le traitement des aides à l'investissement dans les infrastructures de ravitaillement en hydrogène, en fonction des méthodes plus ou moins durables adoptées pour sa production, alors que rien n'est dit à propos du transporteur d'électricité, comme si toute l'électricité fournie dans le réseau de distribution provenait de sources renouvelables. Et, d'autre part, compte tenu de l'excellente performance environnementale du GNL et de sa capacité à être une solution parfaitement compatible avec le bio GNL renouvelable, l'exclusion des aides compatibles des subventions pour les infrastructures de ravitaillement correspondantes ne peut être comprise.

Il existe une hypothèse injustifiée selon laquelle la proposition de règlement européen sur les émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes, qui fait partie du programme Fit for 55, sera adoptée par la Commission européenne sans modification, ce qui semble loin d'être certain étant donné les appels au respect du principe de neutralité technologique et au renforcement des filières de biocarburants lancés par plusieurs États membres.

Les critères adoptés en général pour la définition des véhicules propres et à émissions zéro (nouveaux points 102 septies et octies de l'article 2) ne sont pas non plus pleinement acceptables, car ils ne sont pas technologiquement neutres, ni conformes aux solutions réellement disponibles pour la durabilité des différents types de transport.

En particulier, la définition d'un navire comme "véhicule propre" semble excessivement rigide et en contradiction avec les dispositions de la directive "Fuel EU Maritime", qui applique correctement les méthodes d'analyse du *Life Cycle Assessment* (LCA).

Élargir les comportements vertueux qui peuvent être soutenus

Sur le plan des définitions, nous sommes toutefois d'accord avec la définition innovante du navire propre adoptée pour les véhicules de transport de marchandises utilisés exclusivement pour des services de transport maritime à courte distance (lettre h nouveau point 102 septies art. 2), qui prend comme référence les émissions du transport routier, qui peuvent être évitées grâce au transport maritime combiné.

Il s'agit d'une reconnaissance positive, à des fins environnementales et climatiques, des avantages que l'on peut tirer de la promotion du transport intermodal par voie maritime, compte tenu de la réduction des émissions par unité de marchandises transportées que le mode maritime est en mesure de garantir.

À cette fin, pour que ces avantages ne soient pas seulement potentiels mais réels, il serait nécessaire de permettre la reconnaissance des **contributions pour l'exploitation du transport intermodal par mer et par rail**, en lieu et place du seul transport routier, au moyen de véritables "**chèques**" (**voucher**) **intermodaux**, à accorder aux transporteurs qui décident de retirer leurs véhicules de la route et de les envoyer par mer et par rail.

D'autre part, en plus d'autoriser les subventions à l'investissement pour l'achat de véhicules propres (dont les performances environnementales sont supérieures aux normes moyennes), il serait opportun d'autoriser les **subventions pour l'achat de nouveaux véhicules conformes aux normes existantes, effectuées avec la mise au rebut/élimination simultanée des véhicules plus anciens et plus polluants**. En outre, il devrait être possible d'accorder **des subventions pour la mise en conformité des véhicules anciens déjà en circulation avec les normes applicables aux véhicules neufs**, en fixant éventuellement des objectifs minimaux d'amélioration des émissions à atteindre par cette mise en conformité.

La possibilité de prévoir des incitations à l'achat de véhicules conformes aux normes les plus avancées fixées par la législation européenne en vigueur, avec la mise au rebut/élimination des véhicules plus anciens et plus polluants, devrait également prévoir une **méthode différente de fixation des paramètres de la contribution à accorder**.

Afin d'inciter efficacement au renouvellement du parc automobile, c'est-à-dire à l'investissement dans l'achat d'un nouveau véhicule pour remplacer l'utilisation prolongée du véhicule le plus ancien et le plus polluant disponible, le montant de la subvention devrait être basé sur la différence entre le prix d'achat du nouveau véhicule et la valeur marchande de l'ancien véhicule à mettre au rebut.

Garantir le fonctionnement opérationnel des véhicule subventionnés en Europe

Afin de profiter au maximum des bénéfices environnementaux que les incitations à la diffusion de véhicules plus propres peuvent générer pour le continent, il conviendrait de **veiller, enfin, au respect des contraintes territoriales relatives à l'utilisation**, au moins majoritaire, de ces véhicules dans les territoires et les ports du continent. Ceci afin d'éviter des phénomènes indésirables de délocalisation des bénéfices soutenus par l'Europe.