



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 29 mai 2019
(OR. en, de)

Dossier interinstitutionnel:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

NOTE POINT "I/A"

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Projet de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (première lecture) - Adoption de l'acte législatif - Déclarations

Déclaration de l'Allemagne

L'Allemagne est favorable à l'objectif de cette directive qui consiste à contribuer, par un recours aux marchés publics pour des véhicules de transport routier propres, à atteindre les objectifs en matière de qualité de l'air et de climat dans le secteur des transports.

Les signaux que la directive envoie aux marchés peuvent encourager l'offre de véhicules de transport propres à moyen et long terme. Cependant, dans certains domaines particuliers de la directive, ces véhicules restent encore beaucoup plus chers et ne sont pas disponibles en quantités suffisantes. Dans les conditions actuelles, on ne peut prévoir si cette offre sera suffisante à l'avenir et si le secteur public pourra continuer de la financer.

La transposition de la directive dans certains domaines particuliers sera associée à des coûts élevés et à des charges administratives considérables pour les États membres, notamment pour ceux qui présentent une structure fédérale. Les quotas élevés d'autobus propres qui doivent déjà être atteints à court terme se traduisent par des besoins de financement plus élevés pour des transports publics locaux respectueux de l'environnement et entraînent donc une augmentation du prix des billets pour les utilisateurs.

Pour les raisons susvisées, l'Allemagne ne peut pas marquer son accord sur la directive dans sa forme actuelle.

Déclaration de la République slovaque

Bien que la République slovaque soutienne, d'une manière générale, les objectifs de cette directive, elle tient à souligner que les incidences financières de cette directive n'ont pas été présentées au niveau requis et que les objectifs prévus pour le secteur des transports publics pourraient se traduire par des restrictions en matière de fourniture de services de transports publics.

Par ailleurs, la construction des infrastructures nécessaires entraînera des coûts supplémentaires.

En outre, la Slovaquie estime que le raccourcissement de la période de transposition dont il a été convenu dans le texte définitif rendra difficile la bonne mise en œuvre de la directive, tant au niveau des États qu'au niveau régional.

De plus, la République slovaque considère que la mise en œuvre de cette directive aura pour effet d'accroître la charge administrative.

Pour les raisons susvisées, la République slovaque ne peut pas soutenir la directive.

Déclaration de l'Estonie

L'Estonie adhère pleinement aux ambitions et aux objectifs de la directive, qui prépare le terrain pour une mobilité à faible taux d'émissions. L'Estonie est favorable aux transports publics à faibles émissions ou à émission nulle, et a l'intention de s'engager dans cette voie.

Toutefois, l'Estonie tient à rappeler la préoccupation que lui inspire le sous-objectif de 50 % fixé pour les autobus à émission nulle (annexe, note de bas de page du tableau 5). Plus précisément, l'Estonie estime que le sous-objectif risquerait d'empêcher de choisir la technologie qui serait la plus adaptée aux conditions locales des États membres. La capacité des différents États membres à satisfaire à l'obligation d'obtenir des autobus à émission nulle par voie de marchés publics n'a pas été analysée de manière assez approfondie. L'analyse d'impact de la Commission n'avait pas prévu de fixer un sous-objectif pour les autobus à émission nulle, et n'avait pas analysé cette option. Le Conseil non plus n'a pas effectué d'analyse d'impact sur cette question. En fixant cet objectif, on fait un choix politique qui a des répercussions importantes non seulement sur les États membres, mais aussi sur l'industrie. C'est pourquoi il convient de ne pas adopter ce type de mesure à la hâte, sans avoir procédé à une nouvelle analyse d'impact. C'est pourquoi il convient de ne pas adopter ce type de mesure à la hâte, sans avoir procédé à une nouvelle analyse d'impact.

Dans le cas de l'Estonie et eu égard au développement actuel des infrastructures et de la technologie, et étant donné également les prix de la technologie, seuls les autobus électriques peuvent être considérés comme des autobus à émission nulle au sens de la directive. Ces dernières années, deux de nos plus grandes villes ont passé des marchés dans le cadre d'appels d'offres à long terme en ce qui concerne les transports publics et notre capitale s'est également engagée à remplacer le tiers de sa flotte d'autobus au cours des prochaines années par des autobus alimentés au GNC, utilisant du biométhane comme carburant. L'État a également contribué activement à soutenir la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en biométhane dans tout le pays. Nous estimons que le biométhane est une option permettant de fournir un carburant à émission nulle en CO₂ tout en constituant un moyen de fournir une activité économique supplémentaire à des régions rurales grâce à la production de biométhane à partir de résidus agricoles. La production de biométhane à partir de déchets biodégradables contribue à la réalisation des objectifs de l'économie circulaire.

En Estonie, un petit nombre de municipalités importantes concentrent la majorité des marchés publics dans le secteur des transports publics. L'Estonie se trouve donc dans une situation où, d'ici à 2025, la majorité des marchés publics pour les autobus porteront sur des transports à plus longue distance au niveau des comtés, alors que les autobus électriques ne constituent actuellement une option que pour le transport public urbain, étant donné leur autonomie limitée. Par conséquent, l'Estonie risque de ne pas atteindre le sous-objectif d'autobus à émission nulle, du moins au cours de la première période allant jusqu'en 2025. L'utilisation du biométhane, qui est considéré comme un carburant à émission nulle en CO₂ dans l'inventaire des gaz à effet de serre, pourrait contribuer à assurer une transition plus fluide vers des transports à faibles émissions dans les pays où les autobus électriques ou fonctionnant à l'hydrogène ne constituent pas encore une option viable pour le transport public régional.

Par conséquent, et tout en soulignant une fois encore son engagement et son soutien en faveur des ambitions et objectifs de la directive, l'Estonie regrette qu'il ne soit prévu d'atteindre le sous-objectif qu'avec des autobus électriques ou fonctionnant à l'hydrogène. Dans ce contexte, l'Estonie s'abstiendra en ce qui concerne l'actuelle proposition législative.

Déclaration de l'Autriche

L'Autriche soutient, dans leur principe, les objectifs de cette directive et souligne la nécessité d'atteindre les objectifs climatiques de l'UE au moyen de mesures claires. Néanmoins, l'Autriche se déclare préoccupée par le fait que les répercussions financières de cette directive ne sont pas encore prévisibles et que les pourcentages cibles fixés dans le secteur des transports publics locaux pourraient donner lieu à une limitation non désirée de l'offre de transports publics locaux. Par ailleurs, la construction des infrastructures nécessaires entraîne des coûts supplémentaires. C'est pourquoi l'Autriche demande à la Commission européenne de se prononcer en faveur de programmes d'aide nationaux en vue d'atteindre les objectifs de cette directive, notamment dans le secteur des transports publics, et de mettre également à disposition des programmes de soutien et de financement au niveau de l'UE afin de soutenir la transition vers des véhicules propres. En outre, la mise en œuvre de cette directive se traduira par une augmentation considérable de la charge administrative. Pour les raisons susvisées, l'Autriche ne peut pas marquer son accord sur la directive et s'abstient donc de voter.

Déclaration de la Pologne

La Pologne soutient sans réserve l'objectif général de la proposition de directive modificative, qui est d'accroître la pénétration des véhicules propres sur le marché, c'est-à-dire des véhicules à émissions faibles ou nulles, dans le cadre de marchés publics et de permettre ainsi de réduire les émissions globales des transports et d'augmenter la compétitivité et la croissance dans le secteur des transports.

Depuis le début du processus, la Pologne a apporté son soutien à la proposition de la Commission européenne et s'est montrée déterminée à atteindre le compromis le plus approprié, qui, d'une part, serait assez ambitieux pour atteindre l'objectif énoncé et, d'autre part, pourrait être mis en œuvre.

Nous considérons que le niveau d'ambition initialement proposé par la Commission européenne est fondé sur des données probantes et qu'il est déjà très élevé. À notre avis, il n'est pas approprié de relever le niveau des objectifs pour les véhicules utilitaires légers sans un fondement analytique solide, notamment parce que le niveau d'ambition plus faible proposé par la Commission pour les objectifs relatifs aux véhicules utilitaires légers découlait d'une évaluation de la disponibilité de véhicules utilitaires légers propres et de la maturité de ce marché. Par ailleurs, la Pologne estime que la période de mise en œuvre devrait être de trente mois.

Une période plus longue n'aurait pas d'incidence négative sur les objectifs de la directive modificative. Au contraire, elle apporterait une valeur ajoutée pour ce qui est de la qualité des mesures d'exécution. La directive modificative ne contient pas de solutions prêtes à l'emploi, dont la mise en œuvre garantirait la réalisation des objectifs prévus. La transposition de la directive dans le droit national nécessitera de procéder à une analyse approfondie et de mettre au point, de tester et de déployer de nouvelles solutions pour atteindre les objectifs fixés.

Au sein de chaque pays, les régions et les communautés locales, les structures et la dépendance administrative et le type d'entités qui achètent des véhicules ou qui fournissent des services en recourant à ces véhicules présentent des caractéristiques différentes. De nouvelles solutions nécessiteront très probablement des modifications législatives d'envergure, qui devront être soumises à la procédure parlementaire.

C'est pourquoi la Pologne ne peut pas soutenir la directive dans sa forme actuelle.

Déclaration de la République tchèque

La République tchèque reconnaît pleinement qu'il est nécessaire de faire avancer la décarbonation du secteur des transports, mais elle fait état des vives préoccupations que lui inspire cette nouvelle directive, non seulement d'une manière générale en ce qui concerne le niveau d'ambition, mais aussi, plus spécifiquement, pour ce qui est de son éventuelle incidence négative sur la qualité des transports publics.

Nous attendons de la Commission qu'elle suive en permanence la manière dont cette nouvelle directive affecte les pouvoirs adjudicateurs. La directive pourrait en particulier avoir des incidences sur les autorités chargées de la passation de contrats de service public, au sens du règlement (CE) n° 1370/2007, ayant pour objet la fourniture de services de transport de voyageurs. La Commission devra être en mesure de proposer des mesures correctives adéquates si la mise en œuvre de cette directive engendre, dans certains pays ou certaines régions, une réduction de l'offre de transports publics au titre des obligations de service public.

Nous invitons également la Commission à étudier toutes les mesures possibles pour soutenir à l'avenir la mise en œuvre de cette directive dans le secteur des transports publics, y compris des mesures liées aux règles relatives aux aides d'État.
