

Bruxelles, le 19 novembre 2021
(OR. en)

13896/21

Dossier interinstitutionnel:
2021/0223(COD)

TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	ST 12495/21 + REV1
N° doc. Cion:	COM(2021) 559 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil - Rapport sur l'état des travaux/Débat d'orientation

La présidence a prévu un rapport sur l'état des travaux et un débat d'orientation sur la proposition visée en objet pour la session du Conseil TTE (Transports) qui se tiendra le 9 décembre 2021. Afin d'informer les ministres des progrès réalisés à ce jour et d'orienter un débat concernant les prochaines étapes, la présidence a élaboré un rapport sur l'état des travaux (annexe I) ainsi que des questions en vue du débat d'orientation (annexe II).

Le Comité des représentants permanents/Conseil est invité à prendre note du rapport sur l'état des travaux qui figure à l'annexe I. Le Conseil est invité à examiner les questions figurant à l'annexe II.

I. INTRODUCTION

Le 14 juillet 2021, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55"¹, qui vise à rendre les politiques de l'UE en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des sols, de transport et de fiscalité adaptées à la réalisation de l'objectif de l'UE consistant en une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 55 % à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

L'objectif du paquet "Ajustement à l'objectif 55" est d'atteindre les objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat² de manière à transformer fondamentalement l'économie et la société en vue d'un avenir plus juste, plus vert et plus prospère. La réduction des émissions au cours de la prochaine décennie est essentielle pour que l'Europe devienne le premier continent climatiquement neutre au monde à l'horizon 2050 et pour faire en sorte que le pacte vert pour l'Europe devienne une réalité.

Afin d'atteindre l'objectif consistant à mettre l'UE sur la voie de la neutralité climatique d'ici 2050, une réduction d'environ 90 % des émissions dues aux transports serait nécessaire. La proposition susmentionnée jouerait un rôle central dans cette transformation, étant donné qu'elle a pour principal objectif de soutenir le déploiement dans toute l'Union d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs accessible au public dans les secteurs du transport routier, de l'aviation et du transport par voie d'eau.

L'objectif de cette proposition est triple:

- i) veiller à ce qu'il existe un réseau d'infrastructures suffisant pour recharger ou ravitailler les véhicules routiers ou les navires en carburants alternatifs;
- ii) fournir des solutions de remplacement à l'utilisation des moteurs embarqués (alimentés par des combustibles fossiles) pour les navires à quai ou les avions en stationnement, et
- iii) garantir une interopérabilité totale et la convivialité de l'infrastructure.

¹ Le paquet comprend douze propositions de la Commission dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la fiscalité, du commerce et des transports; des propositions supplémentaires dans le domaine de la politique énergétique sont encore attendues avant la fin de cette année. Trois propositions législatives sont directement liées aux politiques des transports: la proposition susmentionnée, ReFuel Aviation et FuelEU Maritime.

² Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

La proposition susvisée est en lien avec avec d'autres propositions du paquet "Ajustement à l'objectif 55". En particulier, cette proposition est étroitement liée à la proposition de révision du règlement relatif aux normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes et à la proposition de révision du règlement sur les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds, prévue pour 2022. Le rythme de déploiement des parcs de recharge et des stations de ravitaillement ainsi que leur interopérabilité et leur convivialité influencera l'utilisation des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions. Parallèlement, le règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs est lié à l'initiative FuelEU Maritime, mais il est également pertinent en matière de réduction des émissions dans l'aviation. En outre, la proposition définit les carburants alternatifs en cohérence avec les dispositions de la proposition de révision de la directive sur les énergies renouvelables.

II. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente pour cette proposition, et nommé M. Ismail Ertug (DE, S&D) rapporteur.

Le Comité économique et social européen et le Comité des régions n'ont pas encore rendu leur avis sur la proposition.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES

Au cours de la présidence slovène, de nombreuses réunions au niveau du groupe "Questions intermodales et réseaux" ont été consacrées à la proposition susmentionnée. À ce jour, quatorze réunions ont été entièrement ou partiellement consacrées à l'examen de l'analyse d'impact, à un examen article par article de la proposition ainsi qu'à l'examen d'un compromis consolidé de la présidence et au débat y afférent³.

Par ailleurs, la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été examinée dans le cadre d'un échange de vues plus large sur les trois dossiers relatifs au paquet "Ajustement à l'objectif 55" qui a eu lieu lors de la réunion du Comité des représentants permanents du 12 novembre 2021.

Le thème de l'infrastructure pour carburants alternatifs a également été abordé lors de la réunion ministérielle informelle qui s'est tenue en Slovaquie en septembre 2021.

³ ST 12495/21

La présidence slovène a également élaboré un rapport (doc. ST 13977/21) visant à présenter l'état d'avancement général des travaux ainsi qu'un aperçu des progrès accomplis non seulement sur cette proposition, mais également sur l'ensemble du paquet "Ajustement à l'objectif 55". Le rapport se concentre sur ses aspects horizontaux, tels que les liens entre les propositions, et sur les principales questions soulevées jusqu'à présent lors des discussions. Ce rapport a été distribué en tant que document d'information à toutes les formations du Conseil compétentes pour les différentes propositions du paquet.

IV. PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET PROGRES REALISES

Les débats ont fait apparaître un large soutien des objectifs et de l'approche de principe de la proposition. Toutefois, ils ont également mis en évidence la complexité de la proposition en raison de ses aspects techniques et de points de vue politiques différents. Cette complexité tient également au fait que certains aspects reposent sur des évolutions à venir qui ne sont pas toujours faciles à anticiper dans leur intégralité, comme par exemple la définition des nœuds urbains dans le cadre de la révision attendue du règlement RTE-T. Par conséquent, son examen en bonne et due forme nécessite un délai supplémentaire.

L'examen de la proposition a montré qu'il est important de veiller à ce que les utilisateurs puissent être sûrs de la capacité et de la disponibilité d'infrastructures suffisantes pour les carburants alternatifs avant de décider d'acheter et d'utiliser des véhicules ou des navires utilisant ce type de carburants. Le déploiement d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburant doit être accéléré afin de suivre la vitesse prévue des ventes de ces véhicules et de ces navires, faute de quoi ces véhicules et ces navires ne seront pas commercialisables et leur utilisation sera retardée. De même, il importe de fournir des solutions de remplacement propres pour les navires utilisant des carburants fossiles quand ils se trouvent à quai dans les ports et pour les aéronefs à usage commercial stationnés aux portes d'embarquement ou à des postes de stationnement éloignés.

L'examen démontre par ailleurs qu'il faudra davantage de temps pour analyser complètement les détails de la proposition sur la base de toutes les études connexes qui n'ont pas encore été rendues publiques. En outre, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour affiner les exigences techniques et avoir une meilleure vision de l'évolution des futures normes, notamment pour mieux comprendre les évolutions à venir du marché des véhicules de transport routier dans le segment des véhicules utilitaires lourds.

Différentes possibilités de paiement ad hoc et d'itinérance ont été examinées. Le paiement ad hoc est considéré comme une fonction importante qui devrait être disponible aux points de recharge et pourrait compléter les paiements contractuels pour la recharge et le ravitaillement sur des infrastructures ouvertes au public.

Les États membres comprennent qu'il importe de suivre l'évolution des technologies, tant actuelles qu'à venir. C'est également important pour déterminer quand et comment la législation devra être mise à jour compte tenu de l'évolution du marché et des innovations technologiques. Néanmoins, il importera de trouver un équilibre entre le niveau de détail de ces cadres d'action nationaux et la fréquence de leurs mises à jour.

V. CONCLUSIONS

Sur la base des travaux effectués à ce jour, la présidence tire les conclusions suivantes:

1. D'une manière générale, les États membres approuvent les objectifs de la proposition.
2. Toutefois, certains aspects spécifiques doivent faire l'objet de travaux et d'une réflexion supplémentaires:
 - les particularités des États membres en ce qui concerne la densité du trafic et la couverture géographique;
 - le niveau d'ambition pour chacun des modes de transport et pour les différents segments;
 - les exigences applicables aux services de paiement, tant pour la recharge que pour le ravitaillement des véhicules de transport routier;
 - les cadres d'action nationaux et la manière de garantir la valeur ajoutée des rapports sur ces plans;
3. La présidence estimant que le premier texte de compromis constitue une étape importante, il faut par conséquent poursuivre les travaux afin d'avancer nettement sur cette proposition.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents et le Conseil sont invités à prendre note du présent rapport sur l'état d'avancement des travaux réalisés sur la proposition de révision du règlement relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Durant la présidence slovène, la proposition et son analyse d'impact ont fait l'objet d'une analyse approfondie au niveau du groupe "Questions intermodales et réseaux". La discussion générale a montré que les États membres attachent une grande importance à cette proposition. Néanmoins, son caractère hautement technique, la complexité politique de certaines dispositions et les différentes particularités et évolutions du marché requièrent une attention particulière et un examen plus approfondi.

En ce qui concerne l'un des défis posés par cette proposition, les États membres sont invités à donner plus particulièrement leur avis sur les questions suivantes (entre autres):

- Comment perçoivent-ils l'introduction progressive et la pénétration sur le marché du segment des véhicules utilitaires lourds alimentés par des carburants alternatifs?*
- Comment envisagent-ils de suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre des infrastructures publiques et privées de recharge et de ravitaillement en carburant des véhicules routiers lourds?*
- Prévoient-ils des incitations ou des mesures spécifiques susceptibles de faciliter une intégration plus rapide dans les activités quotidiennes des véhicules routiers utilitaires lourds fonctionnant avec des carburants alternatifs et, partant, de contribuer à l'effort supplémentaire requis pour atteindre l'objectif intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030?*