



## COMMISSION EUROPÉENNE

*Bruxelles, 12.10.2018  
C(2018) 6673 final*

*Madame la Présidente,*

*La Commission tient à remercier l'Assemblée nationale pour son avis sur le deuxième « paquet Mobilité » de novembre 2017, concernant en particulier la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus {COM(2017) 647 final}, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres {COM(2017) 648 final}, la proposition 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 {COM(2017) 653 final} et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 {COM(2017) 676 final}.*

*Ce deuxième train de mesures, qui complète le premier « paquet Mobilité » adopté par la Commission en mai 2017, vise à accélérer la transition vers des véhicules à émissions faibles ou nulles.*

*Afin de répondre aux différents points soulevés par l'Assemblée nationale dans son avis, la Commission souhaite apporter les précisions suivantes sur les différents éléments du paquet:*

- Sur les nouvelles règles d'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus {COM(2017) 647 final}*

*Le fonctionnement du marché intérieur du transport de voyageurs par route est entravé par des obstacles sur les marchés nationaux qui interfèrent avec le développement des services de transport interurbain par autocars et autobus et la faible proportion des modes de transport durables. La proposition vise à améliorer la mobilité des citoyens sur des distances plus longues et à proposer des solutions alternatives aux trajets avec la voiture particulière.*

*M<sup>me</sup> Sabine THILLAYE  
Présidente de la commission  
des affaires européennes  
de l'Assemblée nationale  
126 rue de l'Université  
F - 75355 PARIS*

*cc M. François DE RUGY  
Président de l'Assemblée nationale  
Palais Bourbon  
126 rue de l'Université  
F - 75355 PARIS*

*En premier lieu, la Commission tient à souligner que la proposition s'appuie sur une analyse d'impact approfondie des marchés internationaux et nationaux des services de transport par autocars et autobus dans l'ensemble de l'Union européenne et, surtout, sur un vaste processus de consultation des parties prenantes, des États membres et des partenaires sociaux ainsi que d'une enquête auprès de 27 901 citoyens dans toute l'Europe.*

*La Commission prend acte des préoccupations de l'Assemblée nationale quant à l'extension du champ d'application du règlement ainsi qu'à la suppression du caractère temporaire des opérations de cabotage. La Commission souligne que les restrictions nationales ont des répercussions qui vont au-delà des transports nationaux. Les connexions intérieures et transfrontalières sont liées et, à leur tour, intégrées avec d'autres modes de transport et constituent ensemble l'offre de mobilité disponible au sein de l'Union européenne. Par conséquent, la Commission propose de supprimer certaines restrictions nationales applicables aux services réguliers afin de faciliter la mobilité entre les villes et la connectivité pour tous les citoyens de l'Union européenne et en vue d'accroître le recours aux modes de transport durables.*

*La Commission souligne également que cette proposition ne va pas à l'encontre des efforts déployés dans le cadre du premier « paquet Mobilité » pour renforcer les conditions d'établissement. Au contraire, le renforcement des conditions d'établissement du premier paquet routier s'applique à toutes les entreprises exerçant la profession de transporteur de voyageurs par route qui assurent des services réguliers, des services réguliers spécialisés ou des services occasionnels conformément au règlement (CE) n° 1073/2009<sup>1</sup>.*

*La Commission tient également à souligner que cette proposition accorde des compétences aux organismes de régulation nationaux afin de veiller à ce que les nouveaux services réguliers commerciaux ne compromettent pas l'équilibre économique des services d'intérêt économique général mis en place conformément au règlement (CE) n° 1370/2007. Dans ce contexte, la délimitation des services réguliers commerciaux et des services d'intérêt économique général relève dans une large mesure de la responsabilité des États membres, dans le respect des principes fondamentaux du droit de l'Union.*

*La proposition de la Commission impose aux exploitants de terminaux d'accorder aux transporteurs le droit d'accès aux terminaux dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes. La proposition confie par ailleurs aux organismes de régulation la tâche de statuer sur les recours formés contre les décisions des exploitants de terminaux.*

*S'agissant de la suppression du document de contrôle pour les services occasionnels internationaux, la Commission considère que ce dernier n'a plus lieu d'être, tel qu'il ressort clairement de l'expérience acquise dans certains États membres qui ont déjà supprimé le document de contrôle sans effets négatifs.*

---

<sup>1</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 88.

- *Sur les nouvelles règles pour certains transports combinés de marchandises*  
{COM(2017) 648.final}

*Afin de soutenir le report modal du fret routier à longue distance vers le rail et les modes de transports fluviaux et maritimes à courte distance, en accord avec l'objectif de la proposition, la Commission considère qu'il est nécessaire: de clarifier et d'étendre la définition du transport combiné (notamment en ce qui concerne les limites géographiques et distances des différents tronçons d'un transport combiné); d'améliorer les conditions du contrôle d'éligibilité et du respect des règles (en clarifiant le type d'informations nécessaires à produire lors de contrôles, et en permettant l'utilisation de moyens électroniques pour ce faire); de réexaminer les incitants économiques et autres mesures de soutien en faveur du transport intermodal (par exemple en étendant le soutien aux modes fluviaux et maritimes, et surtout aux terminaux multimodaux); et de renforcer les conditions de collecte d'information pertinentes en vue du suivi de l'impact des mesures prises.*

*S'agissant de la part des différents segments d'un transport combiné, la Commission considère que sa proposition d'accorder une flexibilité accrue sur la distance parcourue sur les tronçons routiers offrira aux opérateurs logistiques un incitant opérationnel pour basculer le transport routier vers le ferroviaire ou d'autres modes de transport en élargissant le rayon de consolidation des charges utiles transportées sur la route. Un encadrement trop strict de la taille maximale des tronçons routiers aurait en revanche un effet opposé et maintiendrait, en l'absence de cette flexibilité et des incitants qui y sont attachés, le transport sur la route pour le trajet entier.*

*La Commission souligne que cette proposition est cohérente avec les dispositions portées par le premier « paquet Mobilité », en particulier sur les droits sociaux des travailleurs du secteur routier et le régime de cabotage sur les segments routiers des opérations nationales et internationales. Les dispositions à l'article 4 prévoient notamment que « tout transporteur routier établi dans l'Union européenne qui satisfait aux conditions d'accès à la profession et au marché des transports de marchandises entre États membres a le droit d'effectuer, dans le cadre d'un transport combiné entre États membres, un trajet routier qui comporte ou non le passage d'une frontière ». Cela vise à favoriser le recours à des opérations de transports combinés internationaux en lieu et place de transports internationaux uniquement routiers et constitue ainsi une condition fondamentale à la promotion des transports intermodaux internationaux.*

*La Commission concède volontiers que certaines mesures et décisions doivent être laissées à l'appréciation des États membres, de même que l'évaluation de l'efficacité des mesures incitatives. La Commission a ainsi proposé, au-delà de mesures communes à tous les États membres en soutien à l'investissement dans les terminaux de transbordement (tel que prévu à l'article 6.4), que le choix du type de mesures soit laissé à l'appréciation des États membres. Les États membres ont également la possibilité de décider de mesures complémentaires. Il demeure toutefois important que certaines mesures soient prises de manière coordonnée afin d'obtenir l'effet escompté à l'échelle européenne.*

*En ce qui concerne la mobilisation de moyens financiers, la Commission salue l'importance soulignée par l'Assemblée nationale de mobiliser des moyens financiers européens en particulier sur les terminaux, via le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La Commission souhaite d'ailleurs rappeler que le programme pluriannuel de 2018 du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, adopté le 19 avril 2018 {C(2018) 2226 final}, inclut, comme priorité, la connexion aux et vers les plateformes logistiques multimodales, et en particulier un objectif spécifique (SO15) de soutien à l'infrastructure des terminaux pour les opérations de transport combinés.*

- *Sur les nouvelles règles visant à promouvoir les véhicules de transport routier propres et économes en énergie {COM(2017) 653 final}*

*La Commission se félicite du soutien manifesté par l'Assemblée Nationale à sa proposition de modification de la directive sur les véhicules propres, dont le but est de mieux utiliser le pouvoir de la commande publique pour accélérer la transition vers les transports à zéro émission. La Commission confirme le principe selon lequel les États membres peuvent dépasser les objectifs minimaux fixés dans la proposition, et salue le niveau d'ambition exprimé par l'Assemblée nationale.*

*La Commission convient également de la nécessité d'une approche pragmatique en ce qui concerne les véhicules lourds, qui prend en compte les exigences du secteur tout en stimulant sa transition vers des véhicules propres.*

*La Commission souhaite réitérer son ambition de simplifier l'utilisation de la directive tout en fournissant un signal clair aux marchés. C'est pour cette raison qu'elle a abandonné certains éléments de la directive en vigueur – tels que la méthodologie de monétisation et l'obligation de prendre en compte les aspects environnementaux dans tous les achats – son évaluation ayant conclu que l'impact pratique de ces règles était très limité.*

- *Sur les nouvelles règles en matière d'émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour les véhicules légers {COM(2017) 676 final}*

*La Commission prend acte des inquiétudes de l'Assemblée nationale s'agissant des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves enregistrées récemment. La Commission souligne l'importance d'établir des objectifs ambitieux pour la période postérieure à 2020, afin que l'Union et ses États membres soient en mesure d'atteindre les objectifs de réduction des émissions qu'ils se sont fixés et pour garantir la compétitivité et l'innovation de l'industrie automobile européenne.*

*S'agissant des préconisations de l'Assemblée nationale eu égard à la nature des objectifs fixés, à la suppression du paramètre d'utilité et l'instauration d'un malus, et à une procédure d'essai pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> en situation réelle, la Commission tient à apporter les précisions suivantes.*

*En premier lieu, la proposition établit des normes ambitieuses et réalistes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures particulières et les camionnettes neuves, tant pour 2025*

que pour 2030, qui sont contraignantes pour les constructeurs. Les niveaux cibles se fondent sur une analyse rigoureuse et sur une large participation de toutes les parties prenantes et ont été établis compte tenu des trois objectifs exposés dans l'analyse d'impact accompagnant la proposition: réduire les émissions, faire baisser les coûts à la charge des consommateurs et préserver l'avance technologique de l'industrie européenne.

En deuxième lieu, afin de répartir entre les différents constructeurs l'effort fixé à l'échelle du parc de voitures, la Commission a choisi de conserver l'approche actuelle, qui se révèle être efficace car elle procure aux constructeurs une grande prévisibilité en ce qui concerne les efforts qu'ils devront consentir à l'avenir. Les éventuels avantages que procurerait l'application d'une autre approche ne seraient pas comparables. De plus, à mesure que la pente de la courbe de valeurs limites deviendra plus faible, les effets du paramètre d'utilité perdront en importance.

En troisième lieu, le mécanisme de bonification proposé tend à favoriser le déploiement de véhicules à émissions faibles ou nulles, sans imposer l'une ou l'autre technologie. Il est proposé que les constructeurs soient libres de décider des technologies à appliquer pour autant qu'ils atteignent leurs objectifs d'émissions spécifiques. Les constructeurs optant pour une part plus importante de véhicules à émissions faibles ou nulles seraient ainsi récompensés et les constructeurs ne respectant pas leur objectif d'émissions de CO<sub>2</sub>, pénalisés.

La Commission a pris note de la suggestion de l'Assemblée nationale de lui donner mandat d'élaborer une procédure d'essai destinée à déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> en situations réelles de conduite. Comme expliqué dans l'étude d'impact accompagnant la proposition établissant des normes de performance en matière d'émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) pour les véhicules légers, sur la base des études et des éléments disponibles, la Commission ne peut conclure qu'il s'agirait d'une solution appropriée pour apprécier le respect des objectifs d'émissions des constructeurs étant donné le degré élevé de variabilité de ses résultats. Cette variabilité est due au fait que la consommation énergétique d'un véhicule – et, partant, ses émissions de CO<sub>2</sub> – est déterminée par un grand nombre de variables, situation difficile à reproduire pour être tout à fait représentative.

Les propositions de la Commission sont actuellement soumises à la procédure législative associant le Parlement européen et le Conseil.

En espérant que ces précisions répondront aux questions soulevées par l'Assemblée nationale, la Commission se réjouit, par avance, de la poursuite du dialogue politique.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre haute considération.



Frans Timmermans  
Premier vice-président



Violeta Bulc  
Membre de la Commission