

APPEL À CONTRIBUTIONS POUR UNE ANALYSE D'IMPACT

INTITULE DE L'INITIATIVE	Aides d'État à la coordination des transports terrestres - règlement d'exemption par catégorie concernant l'application des articles 93 et 108 du TFUE
DG CHEF DE FILE – UNITÉ RESPONSABLE	Direction générale de la concurrence – Unité F2, Aides d'État Transports
TYPE PROBABLE D'INITIATIVE	Règlement d'exemption par catégorie de la Commission
CALENDRIER INDICATIF	T4 2025
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/legislation_rail_road_state_aid.html
<i>Le présent document est publié à titre purement informatif. Il ne préjuge pas de la décision finale de la Commission quant à la poursuite de cette initiative ou à son contenu final. Tous les éléments de l'initiative décrits dans le présent document, y compris son calendrier, sont susceptibles d'être modifiés.</i>	

A. Contexte politique, définition du problème et analyse de la subsidiarité

Contexte politique
<p>Le traité prévoit que les États membres doivent, en principe, notifier à la Commission européenne leur intention d'octroyer des aides d'État et attendre l'autorisation préalable de cette dernière avant d'octroyer ces aides. Les règlements d'exemption par catégorie simplifient les procédures et exemptent de notification certains types d'aides considérées comme n'ayant que des effets limités sur la concurrence.</p> <p>La présente initiative ne concerne que le transport terrestre, et pas le transport aérien et le transport maritime, qui relèvent d'une base juridique différente. La présente initiative fait suite à une évaluation de l'encadrement existant des aides d'État au transport terrestre (à savoir les lignes directrices communautaires de 2008 sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, ci-après les «lignes directrices concernant le secteur ferroviaire»), menée dans le cadre du bilan de qualité¹ des aides d'État. Cette évaluation a confirmé la nécessité d'une révision des règles en matière d'aides d'État applicables aux transports par chemin de fer et par voie navigable et au transport multimodal, compte tenu de l'évolution majeure de la réglementation et du marché depuis 2008. Les priorités de l'UE dans le cadre du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente (SMDI) ont accru l'importance d'un transfert modal vers des modes de transport moins polluants que la route afin de respecter l'objectif de réduction des émissions d'ici à 2050. Dans ce contexte, la Commission entend simplifier les procédures en matière d'aides d'État dans le secteur du transport terrestre, dans le cadre des lignes directrices concernant le transport ferroviaire, mais aussi, en particulier, par un nouveau règlement d'exemption par catégorie dans le domaine des transports (RECT), pour lequel un règlement d'habilitation² a déjà été adopté en décembre 2022.</p>
Problème que l'initiative vise à résoudre
<p>Actuellement, toutes les mesures d'aide d'État destinées à promouvoir le transport terrestre durable doivent, en principe, être notifiées à la Commission. Chaque notification entraîne une charge tant pour les États membres que pour le secteur. Cette charge est liée, par exemple, aux informations à fournir et à la durée de l'appréciation jusqu'à l'autorisation de la mesure par la Commission.</p>

¹ https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/modernisation/fitness-check_en

² Règlement (UE) 2022/2586 du Conseil du 19 décembre 2022 sur l'application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal (JO L 338 du 30.12.2022, p. 35).

Toutefois, comme cela a été constaté à la suite du bilan de qualité, certaines catégories d'affaires dans le secteur ferroviaire et d'autres secteurs du transport terrestre durable (comme les voies navigables intérieures et certaines solutions de transport multimodal) ont systématiquement donné lieu à des décisions de non-objection sans poser de problèmes. Cela concerne en particulier les aides à la réduction des coûts externes (c'est-à-dire les aides permettant de couvrir la différence de coût global - incluant aussi, par exemple, le coût lié à la pollution - entre les différents modes de transport), les aides à l'utilisation des infrastructures et les aides à l'interopérabilité, mais aussi les aides aux installations telles que les terminaux intermodaux et les voies privées. Les parties prenantes du secteur et les États membres ont régulièrement demandé une exemption par catégorie pour ces types d'aides. En outre, près de la moitié de l'ensemble des décisions adoptées depuis 2012 dans ce domaine ont porté sur la prolongation de mesures existantes ou sur la réintroduction de mesures antérieures, ce qui pourrait indiquer que ces mesures ne posent pas de problème. Les États membres ont également notifié un nombre important de mesures de moindre envergure, 35 décisions environ concernant des budgets annuels inférieurs à 10 millions d'EUR et 5 décisions, des budgets annuels inférieurs à 1 million d'EUR.

Base de l'action de l'Union (base juridique et analyse de la subsidiarité)

Base juridique

Articles 93, 107, 108 et 109 du TFUE

Nécessité pratique d'une action de l'Union

La politique de concurrence est une compétence exclusive de l'Union européenne en vertu de l'article 3 du TFUE («L'Union dispose d'une compétence exclusive dans les domaines suivants: [...] b) l'établissement des règles de concurrence nécessaires au fonctionnement du marché intérieur»).

B. Objectifs et options

L'adoption du RECT en tant que nouveau règlement d'exemption par catégorie devrait permettre aux États membres d'octroyer des aides qui contribuent de manière efficiente à un transfert modal vers des modes de transport terrestre durables, conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la SMDI, ainsi que d'autres initiatives, comme le programme d'action pour la décennie numérique. Le RECT vise à rationaliser les règles et procédures en matière d'aides d'État dans le secteur du transport terrestre, en particulier pour les mesures d'aide qui répondent aux besoins de la coordination des transports et soutiennent le transfert du fret et des passagers de la route vers des modes de transport moins polluants tout en limitant au minimum les distorsions de concurrence. Cette simplification et cette réduction de la charge, notamment en ce qui concerne les exigences en matière d'information, seront examinées lors de l'élaboration de l'initiative.

L'adoption du RECT est étroitement liée à la révision des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire. Elle constitue l'étape nécessaire pour parvenir à la simplification administrative et à la sécurité juridique souhaitées au moyen d'un règlement d'exemption par catégorie de la Commission. Le RECT soutient également l'égalité des conditions de concurrence en prévoyant des incitations aux modes de transport moins polluants, ainsi qu'à divers types d'acteurs au sein de ces modes de transport.

Les options disponibles tournent principalement autour des points suivants:

- Que devrait englober l'exemption par catégorie en termes de secteurs, d'acteurs et de catégories d'aide (en lien avec les catégories définies à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement d'habilitation)?
- Dans quelles conditions les mesures d'aide devraient-elles bénéficier d'une exemption par catégorie?
- À quel niveau (et quel coût d'investissement global, le cas échéant) devraient se situer les seuils de notification?

C. Incidences probables

Le RECT facilitera un déploiement plus efficace et moins générateur de distorsions des ressources d'État afin d'accroître le recours aux solutions de transport présentant les externalités les plus faibles. Cela contribuera à une politique des transports plus durable dans l'Union européenne, conformément aux objectifs environnementaux du pacte vert pour l'Europe et de la SMDI.

Le RECT réduira considérablement la charge administrative des États membres et contribuera à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe sans affaiblir le contrôle des aides d'État et sans menacer l'égalité des conditions de concurrence. Le RECT aura donc une incidence économique globalement positive non seulement pour les opérateurs de transport terrestre, mais aussi pour la société dans son ensemble. Il encouragerait l'entrée sur le marché et/ou la croissance de nouveaux opérateurs, qui sont actuellement confrontés à des barrières à l'entrée, en particulier dans le cas des PME. En termes environnementaux, le RECT facilitera les aides conçues

conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, soutenant le transfert modal vers des modes de transport terrestre moins polluants.

Enfin, l'incidence économique globale des nouvelles règles sera considérablement accrue par la complémentarité entre les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire et le nouveau RECT.

D. Amélioration de la réglementation

Analyse d'impact

Afin d'établir une base factuelle solide et de veiller à ce que les contributions des parties prenantes soient prises en compte, une analyse d'impact fera partie du processus. Celle-ci se base sur l'évaluation des performances des lignes directrices existantes concernant les aides d'État au secteur ferroviaire effectuée dans le cadre du bilan de qualité. Une analyse d'impact conjointe sera réalisée à la fois pour le RECT et pour la révision des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire. Selon la planification provisoire, l'analyse d'impact devrait être achevée d'ici au T4 2024.

Stratégie de consultation

La présente initiative s'appuiera sur les retours d'information recueillis lors de la consultation publique menée dans le cadre du bilan de qualité, de la consultation sur la feuille de route menée en vue de l'adoption d'un règlement d'habilitation pour le RECT, de la consultation sur l'analyse d'impact initiale et de la consultation publique menée pour la révision des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire. Une vaste consultation supplémentaire sera également organisée auprès d'un large éventail de parties prenantes de l'UE. Les actions supplémentaires suivantes sont prévues au cours du processus d'analyse d'impact.

- Une consultation de 4 semaines pour fournir un retour d'information sur le présent appel à contributions.
- Une consultation publique de 8 semaines des parties intéressées sur le projet de lignes directrices révisées concernant le secteur ferroviaire et sur le RECT. Les parties prenantes seront informées de la consultation sur la page officielle de la Commission européenne consacrée aux consultations publiques: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say_fr et sur le site web de la DG Concurrence: <http://ec.europa.eu/competition/consultations/open.html>.
- Réunion avec les États membres
- Réunions tout au long du processus avec d'autres parties prenantes, y compris des associations professionnelles, des organisations de consommateurs, des entreprises, des ONG et des organisations environnementales.

Conformément à la politique de la Commission visant à mieux légiférer pour développer des initiatives fondées sur les meilleures connaissances disponibles, nous invitons également les chercheurs scientifiques, les organisations universitaires, les sociétés savantes et les associations scientifiques disposant d'une expertise dans le secteur du transport terrestre à soumettre des recherches, des analyses et des données scientifiques publiées et non encore publiées. Nous sommes particulièrement intéressés par les contributions synthétisant l'état actuel des connaissances dans le domaine pertinent.

Raisons de la consultation

L'objectif de la consultation est de recueillir des informations et des avis des parties prenantes les plus concernées et du grand public en ce qui concerne l'évaluation des options pour le nouveau RECT.

Les informations recueillies étayeront l'évaluation des différentes actions envisageables pour élaborer les nouvelles règles et atteindre les objectifs ambitieux visant à réorienter le trafic européen vers des solutions de transport terrestre plus durables et moins polluantes tout en préservant l'égalité des conditions de concurrence dans l'Union européenne.

Public cible

Les principales parties prenantes identifiées sont les autorités locales et nationales chargées de l'octroi des aides, les organismes de réglementation nationaux et de l'UE, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, les propriétaires et exploitants de terminaux, les opérateurs de transport multimodal, les organisateurs de transport intermodal de marchandises, les transitaires, les opérateurs logistiques, les transporteurs routiers, les expéditeurs, les sociétés de location de matériel roulant, les opérateurs de transport par voie de navigation intérieure et par mer et les associations sectorielles représentant ces différentes catégories au niveau de l'UE et au niveau national.

La consultation peut également être pertinente pour les groupes de réflexion sectoriels, les plateformes et les réseaux, les ONG environnementales, les fabricants du secteur, les chercheurs et les universitaires, les consommateurs, les associations de consommateurs et les citoyens.

