

Bruxelles, le 18 novembre 2024

Déclaration conjointe de l'industrie sur la consultation de l'UE sur l'écologisation des flottes d'entreprise

Les signataires représentant les secteurs de la poste, des intégrateurs express, du transport et de la logistique se félicitent de l'opportunité offerte par la Commission européenne de fournir des informations en retour et de réagir à l'initiative potentielle sur l'écologisation des flottes d'entreprise. Il est indéniable qu'il est nécessaire de décarboniser les opérations de transport, comme en témoignent les efforts de décarbonisation déjà entrepris par les signataires de cette lettre. Néanmoins, un certain nombre d'obstacles empêchent actuellement de réaliser de véritables progrès en matière de transition durable, en particulier en ce qui concerne la transition vers des véhicules à émissions nulles (VEN). Alors que le soutien sous forme d'outils financiers et d'incitations fiscales tels que la réduction des frais d'immatriculation des véhicules, un traitement fiscal favorable et des subventions à l'achat sont essentiels pour encourager l'adoption de VEN dans tous les secteurs, la poursuite et la mise en œuvre d'objectifs **d'achat obligatoire de véhicules à zéro émission doivent être évitées** afin d'accélérer de manière efficace et efficiente la réalisation d'un transport à zéro émission.

Nous sommes fermement convaincus que l'introduction d'objectifs d'achat obligatoires constitue non seulement un outil politique inefficace dans l'effort collectif de réduction des émissions, mais qu'elle pourrait également avoir des conséquences négatives sur les entreprises qui opèrent une transition vers des solutions de remplacement plus durables. Par exemple, l'achat de VEN continue de représenter une charge financière importante pour les entreprises par rapport aux alternatives conventionnelles ou à faible teneur en carbone. L'introduction d'objectifs d'achat obligatoires ne résoudrait tout simplement pas ce problème et pourrait même maintenir ou gonfler artificiellement les prix élevés. De telles conséquences placent les opérateurs, en particulier les PME, dans une situation de contrainte financière importante, ou réorientent les ressources vers des efforts moins efficaces de réduction des émissions de carbone.

En outre, les infrastructures énergétiques clés nécessaires pour soutenir l'utilisation opérationnelle des VEN ne sont pas encore prêtes et ne devraient pas atteindre le niveau requis avant le moyen ou le long terme. Dans un certain nombre de régions, des niveaux importants d'encombrement des réseaux empêchent toute électricité supplémentaire d'être prélevée sur les réseaux nationaux. En outre, les longs délais d'obtention des permis réduisent la capacité des opérateurs à installer et à mettre en œuvre les améliorations nécessaires aux connexions au réseau et à l'infrastructure de recharge dans les dépôts, ce qui limite considérablement le nombre de possibilités de recharger les flottes ; cela augmente également le coût total de possession de ces véhicules, car le coût de l'électricité dans les installations de recharge publiques tend à être plus élevé que les solutions basées sur les dépôts. En fin de compte, l'introduction d'objectifs obligatoires sans résoudre les graves problèmes d'infrastructure de base obligerait les opérateurs à acheter des véhicules sans pouvoir les utiliser. Non seulement cela représenterait un coût substantiel, mais cela réduirait également l'efficacité, l'efficience et la compétitivité des opérateurs européens.

Enfin, la disponibilité de solutions à émissions nulles doit également être prise en compte dans le débat sur l'écologisation des flottes d'entreprise. Si la disponibilité de certains types de VEN devrait s'améliorer dans les années à venir, les niveaux actuels restent limités. Cela est particulièrement évident pour les secteurs des petits véhicules, sur lesquels l'accent est moins mis. Ces limitations contribuent aux difficultés de transition rencontrées dans le secteur des transports.

Les parties soussignées souhaitent à nouveau remercier la Commission européenne de leur avoir donné l'occasion de contribuer au débat politique sur ce sujet, et continuent d'exprimer leur soutien à la décarbonisation des transports. Toutefois, il convient de souligner que toute initiative politique potentielle dans ce domaine doit réellement réduire le coût des VEN, en plus d'être alignée sur l'infrastructure énergétique nécessaire et la disponibilité des véhicules dans tous les modes.

À propos des signataires

PostEurop est l'association qui représente les opérateurs postaux européens depuis 1993 et est officiellement reconnue comme une Union restreinte de [l'Union postale universelle](#) (UPU). Elle s'engage à soutenir et à développer un marché européen des communications postales durable et compétitif, accessible à tous les citoyens, et à garantir un service universel moderne et abordable. Ses 53 membres emploient 1,6 million de personnes et distribuent chaque année des milliards d'envois à plus de 295 millions de foyers et 48 millions d'entreprises en Europe.

L'Association européenne des transitaires, transporteurs, logisticiens et commissionnaires en douane (CLECAT) représente les intérêts de plus de 19 000 entreprises employant plus de 1 000 000 de personnes dans les domaines de la logistique, du transport de marchandises et des services douaniers. Des multinationales, des transitaires de taille moyenne ou petite et des agents en douane sont tous membres de l'association, ce qui en fait l'organisation la plus représentative de son genre.

L'Association européenne de l'express (AEE) représente les entreprises et les associations de livraison express, grandes et petites, en Europe. En communiquant d'une seule voix au nom du secteur express, l'AEE veille à ce que les décideurs politiques comprennent parfaitement les défis auxquels nous sommes confrontés en tant qu'industrie et, par conséquent, à ce que la politique soit mise en œuvre d'une manière qui maximise les avantages pour toutes les parties concernées.