



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Bruxelles le 23 juin 2022

Bureau Commun de NLA, BGL et FNTR :

Fit for 55 : Le SCEQE doit s'adresser à tous les acteurs du transport routier - commerciaux et privés. La proposition votée hier par le Parlement va ralentir la transition verte. La balle est désormais dans le camp du Conseil de l'UE.

Le Parlement européen a adopté, le 22 juin 2022, sa position sur le système européen d'échange de quotas d'émission (SCEQE). Dans la proposition de la Commission européenne, l'ensemble du transport routier est inclus dans un SCEQE distinct. Or, une majorité du Parlement demande une inclusion partielle du transport routier dans le SCEQE, c'est-à-dire que seul le transport routier commercial est dans un premier temps inclus tandis que la mobilité privée ne le sera qu'en 2029, en attendant une nouvelle proposition législative.

Comme il ne sera pas possible de distinguer à la pompe si un véhicule fait le plein à des fins privées ou commerciales, la responsabilité de l'échange et du contrôle des quotas de CO2 est retirée au distributeur de carburant. Cela peut avoir de graves répercussions car les distributeurs de carburant disposent de données pertinentes et la possibilité de contrôler la consommation des carburants qu'ils distribuent. Par conséquent, la responsabilité de la gestion des quotas de CO2 incomberait directement aux transporteurs, ce qui doit être absolument évité.

Erik Østergaard, Président de la NLA : « Ce n'est en aucun cas la bonne approche. Nous devons être cohérents si nous voulons sérieusement assurer la transition écologique du secteur des transports. Pour commencer, tous les acteurs - privés et commerciaux - doivent faire leur part. Les nombreuses petites et moyennes entreprises de transport n'ont ni le temps ni les ressources pour gérer un système complexe de quotas. Nous encourageons donc vivement les États membres de l'UE à remettre la proposition sur la table et à veiller à ce que tous les acteurs du transport routier - commerciaux et privés - soient pris en compte dans le nouveau SCEQE », déclare Erik Østergaard.

Florence Berthelot, Déléguée générale de la FNTR poursuit : « L'inclusion du transport routier dans le système européen d'échange de quotas d'émission devrait être effectuée par les fournisseurs de carburant qui paieront les quotas d'émission de carbone et répercuteront ensuite ce coût sur les utilisateurs du transport routier. Notre secteur ne pourra pas supporter une charge supplémentaire, notamment dans la situation économique difficile avec l'inflation et la hausse des prix du diesel. »

Le Professeur Dr Dirk Engelhardt, PDG de BGL, conclut : « Si vous excluez le transport privé de l'ETS, il faudra essentiellement plus de temps pour mettre en place la transition verte. Avec moins de revenus dans le système ETS, il y a également moins d'argent qui peut être réinvesti dans des solutions vertes. Avec la proposition du Parlement, on demande essentiellement aux transporteurs de supporter tous les coûts. En outre, nous demandons que les recettes générées par le nouveau système ETS reviennent aux professionnels de la route. »