

Après la publication du Livre vert, la Commission entreprendra une consultation publique intensive jusqu'à la fin de cette année.

Pour stimuler la discussion avec une contribution efficace, la Commission propose 25 questions non exhaustives ci-dessous.

La Commission a décidé d'organiser "le Forum européen d'énergie durable". Ce forum sera basé sur les modèles des Forums "Florence" et "Madrid", qui ont été employés avec beaucoup de succès pour le développement du consensus sur la façon de procéder pour la libéralisation des marchés de l'énergie. Il rassemblera la Commission, les Etats membres, le Parlement européen, les Régulateurs nationaux d'énergie et les représentants nationaux de l'industrie européenne et les ONG. Il se réunira deux fois par an. La première réunion, prévue pour le mois d'octobre, sera consacrée à des discussions approfondies sur le Livre vert.

Cependant, la Commission considère nécessaire d'organiser une consultation publique à grande échelle en consultant le Conseil, le Parlement européen, les industries européennes et les ONG. Toute personne intéressée peut apporter des commentaires et des suggestions de manière suivante :

- Internet, à partir du site de la Commission européenne : [www.http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm)
- contacter M. Luc Werring, Direction Générale Transport et Energie de la Commission européenne ([luc.werring@cec.eu.int](mailto:luc.werring@cec.eu.int))
- la Commission impliquera chacun de ses bureaux situés dans des villes de l'UE. L'information et des événements éventuels seront annoncés ci-dessus : [http://europa.eu.int/comm/represent\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/represent_en.htm)
- la Commission développe un réseau d'Agences de l'énergie, situées dans de nombreuses villes européennes. Ces agences seront chargées de diffuser largement l'information sur le Livre vert et de rassembler les commentaires.

Il est très important que le Livre vert amène au plus vite aux actions concrètes. Ainsi, suite à la consultation, la Commission considère que le Plan d'Action concret devrait être élaboré en 2006. Il tracera une action spécifique à prendre au niveau européen et national. Il sera accompagné des analyses nécessaires sur le rapport coût-bénéfice.

### **- Questions pour le débat**

Remarques générales.

Les questions suivantes cherchent à prolonger l'analyse des options identifiées dans ce Livre vert, en terme d'efficacité économique et leur contribution aux économies d'énergie, à la protection de l'environnement, à la création d'emplois et à la réduction des importations de pétrole et de gaz.

La Commission serait reconnaissante si les réponses à ces questions pouvaient être le plus détaillées possible sur chaque sujet spécifique ainsi le niveau auquel la mesure proposée peut serait le mieux traitée : au niveau international, de l'UE, national, régional ou local. De plus, la mesure en question serait-elle être mieux traitée sous forme de recommandations, de mesures volontaires, d'objectifs contraignants ou de propositions législative ? Finalement comment mettre en pratique les mesures envisagées ? Quel devrait être le calendrier, les coûts, et si une

surveillance ou une fonction similaire était nécessaire, quel organisme serait le mieux placé pour la réaliser ?

Cela permettra à la Commission, en 2006, d'aboutir dans son Plan d'action à des propositions solides, pratiques et applicables.

De plus, un des principaux objectifs du Livre vert et de la consultation qui suivra, est de stimuler des idées additionnelles non encore identifiées. Des suggestions et exemples, avec si possible les détails en terme de coût de mise en place, de bénéfices en terme d'économie d'énergie et de facilité d'installation, seraient les bien venus.

Questions concernant les options identifiées dans le Livre vert.

1. Comment la Communauté et la Commission en particulier peuvent-ils stimuler plus efficacement l'investissement européen dans les technologies d'efficacité énergétique ? Comment l'utilisation des fonds pour supporter la recherche dans ce domaine peut elle être mieux ciblée ? (Section 1.1)
2. Le mécanisme de commerce des droits d'émission est un outil-clé basé sur les lois du marché permettant de respecter les objectifs de Kyoto et du changement climatique pour développer une réponse Cette politique peut elle être mieux utilisée pour promouvoir l'efficacité énergétique ? Si oui, comment ? (Section 1.1)
3. Dans le contexte de la Stratégie de Lisbonne destinée à revitaliser l'économie européenne, faut-il lier la compétitivité économique avec une meilleure prise en compte de l'efficacité énergétique ? Dans ce contexte, est-il utile de demander à chaque Etat membre d'établir des programmes annuels d'efficacité énergétique, et ensuite de comparer ces programmes au niveau communautaire pour assurer une réelle dissémination des meilleures pratiques ? Si oui, comment ? (Section 1.1.3)
4. La fiscalité est un des meilleurs outils pour favoriser un changement des comportements ou inciter à recourir à de nouveaux produits moins voraces en consommation d'énergie. La politique européenne pour l'efficacité énergétique doit-elle s'appuyer plus largement sur les instruments fiscaux ? Quelles actions concrètes seraient les plus adaptées à cet objectif ? Comment peut-on l'envisager sans qu'il n'en résulte une augmentation du poids de la taxation. ? Comment peut-on réellement faire payer le pollueur ? (Section 1.1.4)
5. Est-il envisageable de développer un régime d'aides d'Etat plus favorable à l'environnement, en encourageant notamment l'éco-innovation et les gains de productivité ? Sous quelle forme ce régime pourrait-il s'organiser? (Section 1.1.5)
6. Les autorités publiques sont souvent en première ligne lorsqu'il s'agit de donner l'exemple. La législation devrait-elle viser ces autorités publiques de manière spécifique, par exemple pour appliquer aux bâtiments publics les mesures qui sont préconisées au niveau communautaire ou national. Les autorités publiques peuvent ou doivent-elles tenir compte de l'efficacité énergétique dans les marchés publics ? Cela contribuerait-il à solvabiliser le marché pour certains produits ou de nouvelles technologies ? Comment mettre cela en pratique de façon à promouvoir le développement de nouvelles technologies et fournir les incitations nécessaires pour que l'industrie recherche les nouveaux produits et procédés efficace

énergétiquement ? Comment le réaliser de manière à épargner l'argent public ? Pour les véhicules, veuillez voir, la question 20 (Section 1.1.6)

7. Des fonds dédiés à l'efficacité énergétique ont été utilisés efficacement par le passé. Comment cette expérience peut-elle être renouvelée et améliorée ? Quelles mesures peuvent être adoptées efficacement

- au niveau international
- au niveau de l'UE
- au niveau national
- au niveau régional et local ?

(Section 1.1.7, voir aussi question 22)

8. L'efficacité énergétique des bâtiments est un domaine où d'importantes économies d'énergie peuvent être réalisées. Quelles mesures pratiques pourraient être prises au niveau de l'UE, au niveau national, régional ou local pour s'assurer que la Directive communautaire existante sur les bâtiments est un succès en pratique ? La Communauté doit-elle aller au-delà de la Directive existante, par exemple en l'étendant à des locaux plus petits ? Si oui, comment le bon équilibre entre la nécessité de faire des gains d'efficacité énergétique et l'objectif de limiter le poids des contraintes administratives au minimum. ? (Section 1.2.1)

9. Il est difficile de donner des incitations pour améliorer l'efficacité énergétique d'habitations louées parce que le propriétaire du bâtiment ne paye normalement pas la facture énergétique et n'a donc pas d'intérêt économique à investir dans des améliorations d'efficacité énergétique comme l'isolation ou le double vitrage. Comment ce problème peut-il être traité ? (Section 1.2.1)

10. Comment renforcer l'impact de la législation sur la performance des produits consommateurs d'énergie chez les ménages ? Quels seraient les moyens les plus adaptés pour inciter la production et la consommation de ces produits ? Les règles actuelles sur l'étiquetage peuvent-elles être améliorées ? Comment l'UE peut-elle lancer des activités de recherche sur la nouvelle génération de produits efficace énergétiquement et la production qui s'en suivra ? Quelles autres mesures pourraient être adoptées :

- u niveau international
- au niveau de l'UE
- au niveau national
- au niveau régional et local ?

(Section 1.2.2)

11. Un défi majeur est de s'assurer que l'industrie automobile produise des véhicules toujours plus efficace énergétiquement. Comment cela pourra-t-il se faire ? Quelles mesures devraient être prise pour continuer d'améliorer l'efficacité énergétique des

véhicules, et à quel niveau ? Jusqu'où de telles mesures peuvent-elles rester de nature volontaire et dans quelles limites peuvent-elles être obligatoires ?

(Section 1.2.3)

12 Des campagnes d'informations du public ont connu le succès dans certains Etats membres. Que peut-on et doit-on faire de plus dans ce domaine :

- au niveau international
- au niveau de l'UE
- au niveau national
- au niveau régional et local ?

(Section 1.2.4)

13 Que peut-il être fait pour améliorer l'efficacité du transport et de la distribution de l'électricité. Comment mettre de telles initiatives en pratique ? Que peut-on faire pour augmenter le rendement du combustible dans la production d'électricité ? Comment promouvoir d'avantage la production distribuée et la cogénération ? (Section 2.1-2.3)

14 Encourager les fournisseurs de gaz et d'électricité à offrir un service énergétique (cad. être d'accord pour chauffer une maison à une température agréée et fournir les services d'éclairage) plutôt que fournir simplement l'énergie est une bonne manière de promouvoir l'efficacité énergétique. Avec de tels arrangements le fournisseur d'énergie a un intérêt économique à ce que la propriété soit énergétiquement efficace et que les investissements nécessaires soient faits. Sinon, les compagnies d'électricité et de gaz ont un intérêt économique que ces investissements ne soient pas faits puisqu'ils vendent plus d'énergie. Comment de telles pratiques peuvent-elles être promotionnées ? Un code ou un accord volontaire est-il nécessaire ou approprié ?

15 Dans nombre d'Etats membres, des certificats blancs (d'efficacité énergétiques) ont été ou sont introduits. Devraient-ils être introduits au niveau communautaire ? Est-ce nécessaire étant donné le mécanisme de commerce pour le carbone ? Si ils doivent être introduits, comment le réaliser avec le moins de bureaucratie possible ? Comment faire le lien avec le mécanisme de commerce du carbone ? (Section 2.4)

16 Encourager l'industrie à prendre avantage des nouvelles technologies et équipements qui génèrent une meilleure efficacité énergétique de manière financièrement rentable représente un des plus grands défis de ce domaine. En plus du mécanisme de commerce du carbone, que faudrait-il faire de plus ? Les initiatives prises jusqu'à présent, par des engagements volontaires, des mesures non contraignantes adoptées par l'industrie ou des campagnes d'information ont-elles été efficaces ? (Section 3)

17 Un nouvel équilibre entre les modes de transport (un thème majeur de la stratégie établie par le Livre blanc adopté par la Commission en 2001 sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010) est encore une priorité absolue. Que faire de plus pour augmenter la part de marché des transports par rail, par voie d'eau intérieure et maritime ? (Section 4.2)

- 18 Afin d'augmenter l'efficacité énergétique, il est nécessaire de terminer certains projets d'infrastructures du réseau de transport trans-européen. Comment les investissements nécessaires pour les projets d'infrastructures devraient-ils être réalisés, en utilisant quelles sources de financement ? (Section 4.2)
- 19 Parmi les mesures qui pourraient être adoptées dans le secteur des transports, lesquelles ont le plus grand potentiel ? La priorité doit-elle être donnée aux innovations technologiques (pneumatiques, moteurs...), particulièrement par des normes définies conjointement avec l'industrie, ou par des mesures réglementaires comme une limitation de la consommation en carburant des voitures. (Sections 4.3-4.5)
- 20 Les autorités publiques (états, administrations, autorités régionales et locales) devraient-elles être obligées lors de leurs achats publics d'acheter un pourcentage de véhicules efficace énergétiquement pour leur flotte ? Si oui, comment l'organiser tant en restant neutre quant à la technologie (cad. qu'il n'en résulte pas une distorsion du marché en faveur d'une technologie) (Section 4.3)
- 21 Le paiement des infrastructures, notamment l'usage des routes, a commencé en Europe. Une première proposition de renforcement de la tarification pour les professionnels du transport routier a été faite en 2003. Quelles devraient être les prochaines étapes du paiement des infrastructures ? Jusqu'à quel point les coûts externes comme la pollution les embouteillages et les accidents devraient-ils être imputés à ceux qui les ont causés ? (Section 4.4)
- 22 Dans certains Etats membres, des programmes de financement de projet d'efficacité énergétique, gérés par des compagnies d'efficacité énergétique ont prouvés leur succès. Ceci devrait-il être étendu ? Si oui, comment ? (Section 5.1)
- 23 L'Union européenne doit-elle intégrer davantage l'efficacité énergétique dans le cadre de ses relations avec les pays tiers, en particulier dans ses relations de voisinage ? Si oui, comment ? Comment l'efficacité énergétique peut-elle devenir un pilier de l'intégration des marchés régionaux ? Ne faut-il pas également inciter les institutions financières internationales à prêter plus d'attention aux mesures de maîtrise de la demande dans le cadre de leur assistance technique et financière aux pays tiers ? Si oui, quels seraient les investissements ou les mécanismes les plus efficaces ? (Section 6)
- 24 Comment l'avance en Europe dans les technologies et procédés d'efficacité énergétique pourrait-elle être utilisée efficacement dans les pays en voie de développement ? (Section 6.3)
25. Convierait-il de négocier, au sein de l'OMC, des avantages tarifaires et non tarifaires pour les produits efficaces en énergie et encourager les autres pays membres de l'OMC dans ce sens ? (Section 6)