

MISE À JOUR QUESTIONS UE

MAI 2021



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La FIVA répond à une consultation sur le nouveau cadre européen de mobilité urbaine

La FIVA a répondu à la « Feuille de route » de la Commission européenne portant sur un nouveau cadre de mobilité urbaine (voir mise à jour questions UE d'avril 2021) et a saisi l'occasion de :

- Rappeler la définition d'un véhicule historique ;
- Marquer son accord avec les commentaires formulés dans la Feuille de route, stipulant que *l'engagement de l'État-membre au niveau de l'UE en matière de mobilité urbaine s'est avéré insuffisant... et que le cadre au niveau de l'UE manque de fondement en vue d'avoir des échanges de haut niveau*. La FIVA exprime également la préoccupation selon laquelle l'UE reconnaît que les mesures en vue de régler les problèmes de mobilité urbaine seront *fragmentaires et [mises en œuvre] de manière divergente aux niveaux local, régional et national* ;
- Également marquer son accord quant au fait que... *une approche plus coordonnée est nécessaire...* notamment au vu de l'absence d'un cadre commun relatif aux Zones à faibles émissions (ZFE) et d'une approche commune en matière de traitement des véhicules historiques dans les ZFE ;
- Noter par ailleurs que ceci est démontré par le fait que dans certaines ZFE, les véhicules historiques sont exemptés des dispositions en raison de leur faible utilisation en général, parce qu'ils sont bien entretenus et que les VH représentent notre patrimoine automobile, alors que dans d'autres, aucune distinction n'est faite entre un vieux véhicule mal entretenu et un véhicule historique ;

- Expliquer que si les véhicules historiques ne sont pas exemptés, ils peuvent faire disproportionnellement l'objet de taxes plus élevées ou être exclus des ZFE. La FIVA estime que ceci est injuste à l'égard des entreprises spécialisées dans les véhicules historiques et des propriétaires vivant dans les ZFE et que ce n'est pas nécessaire, car l'utilisation minimale des VH signifie que leur contribution aux émissions est proportionnellement négligeable ;
- Noter que la Feuille de route appelle à une communication transparente en matière de réglementation de l'accès aux véhicules urbains (UVAR), mais aussi insister sur une plus grande ambition, de sorte qu'une harmonisation des ZFE soit possible, car l'absence de celle-ci est source de confusion chez les conducteurs – et appeler la Commission à reprendre le travail sur le Guide des ZFE, car ce serait la meilleure occasion d'avoir des dispositions similaires pour les ZFE futures, de permettre ainsi aux conducteurs de comprendre et de se conformer et d'offrir l'opportunité de suivre la recommandation de l'étude sur les UVAR réalisée en 2017 pour la Commission, stipulant que : *les autorités locales exemptent les VH des ZFE, au motif de leur utilisation minimale dans les zones réglementées, combinée à leur contribution à la préservation du patrimoine automobile ;*
- Noter que la préoccupation de la FIVA selon laquelle la Feuille de route stipule que ses objectifs *peuvent conduire à des initiatives qui créent un cadre propice pour les États-membres, les régions et les villes en vue de développer... une mobilité urbaine à zéro émission ;*
- Et ainsi, la FIVA réitère l'espoir que l'UE reconnaisse que préserver le patrimoine pour permettre aux générations futures d'en profiter, ne doit pas être incompatible avec l'objectif de rendre la mobilité urbaine plus durable et que dispenser les véhicules historiques peut s'avérer nécessaire dans certaines circonstances et que dans de telles circonstances, ceci est approprié.

La Commission européenne animera une série d'ateliers en juin dans le cadre de la consultation sur la Feuille de route. La FIVA participera à l'événement qui se concentrera sur la réglementation de l'accès aux véhicules urbains (UVAR).

INFORMATION

La ZFE de Madrid suspendue par la justice

La Cour suprême espagnole a annulé la zone à faibles émissions de Madrid, introduite en 2018, aux motifs qu'elle n'est pas pleinement conforme aux exigences en matière d'information du public ou qu'elle ne détaille pas suffisamment l'impact économique de la mesure. L'action en justice a été introduite en 2018 par le Parti Populaire, à l'époque dans l'opposition. Aujourd'hui, le parti gouverne Madrid et devra dès lors remplacer la ZFE par une autre initiative, afin de veiller à ce que la qualité de l'air de Madrid réponde aux limites fixées par la directive de l'UE sur la qualité de l'air.

Le paquet de mesures « Fit for 55 »

En juillet, la Commission européenne doit présenter son train de mesures « Fit for 55 », lequel comprendra une série d'initiatives en lien avec des actions climatiques dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe et plus particulièrement l'objectif de réduction de 55% des émissions nettes de carbone à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Préalablement à l'annonce, certaines organisations font les déclarations politiques suivantes :

- Lors d'une récente conférence, les représentants de l'association commerciale de l'industrie automobile, du groupe Transport et Environnement, du groupe de consommateurs européens, le chef de cabinet du Commissaire Frans Timmermans et le président de la Commission environnement du Parlement européen ont tous indiqué que 2035 est peut-être la meilleure date pour mettre un terme à la vente de voitures et de camionnettes à carburant fossile dans l'UE.
- Une étude commissionnée par le groupe Transport et Environnement a conclu que le coût initial de toutes les classes de véhicules électriques pourrait baisser sous celui de leurs équivalents à carburant fossile d'ici à 2025-27 – pour autant que la production continue d'augmenter.
- Fuels Europe a publié un document qui suggère la reconnaissance du fait que les véhicules électriques domineront les routes européennes, mais fait remarquer que les investissements dans les carburants liquides bas carbone pour les voitures et les camionnettes sont une option « sans regret » et que l'utilisation de carburants liquides bas carbone est la manière la plus efficace de réduire les émissions des véhicules avec un moteur à combustion interne et de permettre l'optimisation de la mise en œuvre du plan d'infrastructure pour l'électricité et l'hydrogène. Le groupe encourage la Commission européenne à soutenir l'adoption des carburants liquides bas carbone principalement par le biais d'une refonte de la directive sur les énergies renouvelables.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Peeter Henning, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Bert Pronk, Kurt Sjoberg, Harit Trivedi et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.