

## MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

MARS 2018



### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **Les amendements de la Commission Transport du Parlement européen à la proposition de de tarification routière**

En mars, la Commission Transport du Parlement européen a publié les amendements déposés par ses membres quant à la proposition de la Commission européenne visant à modifier la directive de 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (la directive 'Eurovignette'). Les principaux changements proposés à la directive de 1999 sont le passage d'une tarification calculée sur la base du temps vers une tarification basée sur la distance et permettant aux États-membres d'étendre la tarification routière aux camionnettes et aux voitures. La proposition stipule clairement que la tarification routière des voitures restera une compétence nationale, mais suggère que si les États-membres appliquent la tarification routière aux voitures, celle-ci devra être basée sur la distance (c.-à-d. des péages) et non pas sur le temps (c.-à-d. des vignettes). Les États-membres devront également prendre en considération les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et auront aussi la possibilité de taxer les coûts externes, tels que le bruit, la congestion et la pollution de l'air. L'objectif est de parvenir à un système de tarification plus équitable, basée sur le système du « pollueur-payeur » (pour plus d'informations, voyez la mise à jour des questions UE de mai 2017).

La FIVA a encouragé les membres de la Commission à proposer des amendements visant à exempter les véhicules historiques de toute tarification routière basée sur les émissions de CO<sub>2</sub>, de polluants et de bruit, car les coûts disproportionnellement élevés (si basés sur les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants) qui seraient imposés aux véhicules historiques, risquent de réduire l'utilisation des véhicules et dès lors conduire à une perte du patrimoine automobile. En conséquence, une série d'amendements positifs ont été déposés :

Les membres d'ALDE (groupe des libéraux) Gesine Meissner (D), Dominique Riquet (F) et Pavel Telička (Rép. tchèque) ont formulé les propositions suivantes :

- Considérant (13a) : afin de contribuer à sauvegarder le patrimoine automobile, les États-membres devraient inclure les véhicules présentant un intérêt historique dans une catégorie spéciale, aux fins d'ajuster les différents tarifs payables en vertu de cette directive.

- Article 2.1 (20a) : ‘véhicule présentant un intérêt historique’, un véhicule considéré comme présentant un intérêt historique en vertu des termes de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE.
- Article 7 (5a) : les États-membres peuvent réduire les péages et les charges pour les véhicules présentant un intérêt historique.
- Article 7 c (1a) : les États-membres peuvent appliquer des dérogations qui permettent d’ajuster les coûts externes pour les véhicules historiques.
- Article 7 da (3a) : les États-membres peuvent appliquer des dérogations qui permettent aux taxes d’embouteillage d’être ajustées pour les véhicules historiques.

Dieter-Lebrecht Koch (D) a proposé de modifier l’article de la directive de 1999, qui énumère les véhicules pouvant être exemptés des dispositions de la directive : article 6.2 (ba) véhicules présentant un intérêt historique conformément à l’article 3(7) de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (offrant dès lors une exemption générale pour les véhicules historiques).

Win van de Camp (NL) : les États-membres peuvent adopter des mesures exceptionnelles aux fins de taxer les véhicules historiques conformément à l’article 3(7) de la directive 2014/45/UE (la directive ‘tarification routière’).

Le 20 mars dernier, lors des débats portant sur les amendements, tant Dominique Riquet que Dieter-Lebrecht Koch, ont expressément mentionné leurs amendements en expliquant que ceux-ci sont nécessaires pour garantir la préservation future de notre patrimoine automobile. Au cours des semaines à venir, les membres de la Commission rédigeront des amendements de compromis en vue de réduire les quelque 400+ amendements et de parvenir à une liste gérable et de supprimer tout doublon afin de faciliter le vote qui se déroulera le 24 mai. Le dossier sera ensuite examiné dans son ensemble par le Parlement en séance plénière juste avant ou après les vacances d’été.

Action : la FIVA va demander aux fédérations nationales d’exercer à nouveau pression sur les membres de la Commission Transport afin de soutenir les amendements pertinents lors du vote.

## **INFORMATION**

### **Les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures augmentent, alors que le débat sur le diesel se poursuit**

Le bureau d’étude automobile JATO a publié des données qui montrent que la moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> du parc automobile de l’UE a augmenté de 0,3 g/kilomètre l’année dernière pour atteindre les 118,1 g/km – déjà bien supérieur au seuil des 95 g/km proposé par la Commission européenne. Ceci ajoute un défi supplémentaire aux espoirs du Parlement européen qui vise un seuil nettement inférieur, lequel se traduit par une baisse de 40% des

émissions de voitures d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2021, plutôt que la réduction de 30% proposée par la Commission. Les résultats semblent être la conséquence de la lente percée des véhicules entièrement électriques ou hybrides et de la priorité accordée aux véhicules à essence à la lumière du scandale du diesel. En parallèle, le groupe environnemental Transport & Environment prétend que les zones à faibles émissions ne permettent pas de limiter efficacement les véhicules diesel polluants – et plus particulièrement les véhicules Euro 6 qui sont exemptés des conditions de nombreuses ZFE. T&E prétend que ces véhicules émettent des niveaux de NO<sub>x</sub> beaucoup plus élevés en conditions de conduite réelles que lors des essais officiels et que moins de 10% des véhicules en vente aujourd'hui répondent aux seuils européens.

Les commentaires font suite au jugement de la Cour fédérale allemande (voyez la mise à jour des questions UE de février) qui autorisait les villes à interdire les voitures qui ne répondent pas aux normes Euro 6. Cependant, la Chancelière Merkel s'est invitée au débat en expliquant que le nouveau gouvernement fédéral a rejeté l'idée d'introduire des interdictions complètes des véhicules diesel, disant qu'il préférerait des solutions sur mesure pour réduire les émissions des voitures dans les villes fortement polluées – ajoutant qu'alors que la qualité de l'air et le climat doivent être protégés, les clients de diesel et les travailleurs ne devraient pas payer la note du scandale du dieselgate.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tiddo Bresters (Président), Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Alain Guillaume, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.