

## MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

MAI 2017



### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **La Commission européenne propose des péages basés sur la distance et les émissions dans un nouveau train de mesures pour la mobilité**

La Commission européenne a proposé une série d'initiatives réglementaires et politiques en vue de rendre le trafic plus sûr, d'encourager une tarification routière plus juste, de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, la pollution atmosphérique et la congestion. L'initiative comprend également des mesures visant à réduire les formalités administratives pour les entreprises, à lutter contre le travail illégal et à garantir aux travailleurs des conditions d'emploi et des temps de repos adéquats. De manière générale, les actions ont pour but de parvenir à « une mobilité propre, compétitive et connectée ». Les éléments de l'initiative politique qui intéresseront les propriétaires de véhicules historiques sont :

- une révision proposée de la directive « Eurovignette » - la tarification routière restera une compétence nationale, mais en vertu de la proposition, si un État-membre choisit de mettre une tarification routière en œuvre, celle-ci devra être basée sur la distance (c.-à-d. des péages) et non plus sur le temps (c.-à-d. des vignettes) et devra également prendre les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en considération. En outre, les États-membres auront également la possibilité d'instaurer des taxes sur la base des coûts externes, tels que le bruit, la congestion et la pollution de l'air. L'objectif tend à mettre sur pied un système de tarification plus équitable, basé sur le principe du « pollueur-payeur ». En conséquence, les propositions demandent également à ce que les voitures respectueuses de l'environnement puissent bénéficier d'une tarification inférieure, alors que les propriétaires de véhicules à zéro émission profiteront d'une réduction obligatoire de 75% de la taxe ;
- une proposition de système commun de tarification électronique sera développée, en vue de permettre des déplacements sans soucis entre les États-membres ;
- la mise en œuvre de méthodes d'essais plus strictes et plus réalistes, permettant de mesurer tant les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) que de CO<sub>2</sub> des voitures.

De manière plus large, l'initiative tend à garantir que la politique de mobilité dépasse l'étroitesse d'esprit à propos du transport. Le concept a été résumé par le vice-président de la Commission européenne pour l'emploi, la croissance, l'investissement et la compétitivité, Jyrki Katainen, qui a également annoncé lors de la conférence de presse à propos du train de mesures pour la mobilité que : « Notre approche de la mobilité va bien au-delà du seul secteur des transports. Nous observons des évolutions en matière de transports également dans le contexte des nouvelles tendances économiques telles que l'économie collaborative ou

circulaire. Aussi s'agit-il d'une occasion de moderniser l'économie européenne dans son ensemble et de le faire d'une manière plus durable ». D'autres mesures sont élaborées afin d'améliorer le fonctionnement du marché du transport routier et d'aider à améliorer les conditions sociales et d'emploi des travailleurs. Davantage d'informations à propos du train de mesures pour la mobilité sont disponibles en cliquant sur ce lien :

[https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en)

Action : la FIVA va contribuer à l'ensemble des débats politiques pertinents.

### **Le Parlement européen demande à la Commission d'adopter des règles pour les zones à faibles émissions**

Le Parlement européen a adopté une résolution non-contraignante sur le transport routier qui, dans une certaine mesure, reflète bon nombre des initiatives proposées par le train de mesures de la Commission (voir ci-dessus). Cependant, il inclut également un appel à la Commission européenne en vue d'examiner la possibilité d'établir des règles/critères communs pour l'introduction/le fonctionnement des zones à faibles émissions. Il demande également à la Commission de :

- Proposer des mesures afin de garantir la mise en œuvre des principes du 'pollueur-payeur' et 'utilisateur-payeur' dans le transport routier, y compris des lignes directrices et des bonnes pratiques ;
- Développer une infrastructure de communications – tant de 'véhicule à véhicule' que de 'véhicule à infrastructure' – afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité sur les routes ;
- Harmoniser les systèmes de tarification électronique dans l'UE ;
- Promouvoir l'utilisation de véhicules plus petits et plus légers, l'auto-partage et le covoiturage, tout en encourageant les citoyens à se déplacer à 2 roues plutôt qu'à 4 roues ;
- Promouvoir l'électromobilité, les piles à combustible et d'autres systèmes de propulsion de technologie avancée ;
- Étudier les opportunités d'accélérer la transition vers un transport à faibles émissions, en introduisant des incitants pour la mise aux normes ;
- Œuvrer à de réels cadres de politique nationale en vue d'encourager l'adoption de véhicules utilisant des carburants alternatifs (p.ex. électricité, hybride, hydrogène, gaz naturel comprimé) et de déployer rapidement l'infrastructure de ravitaillement/recharge nécessaire ;
- Encourager le développement et l'utilisation des STI et promouvoir les innovations.

Le rapport complet peut être consulté en cliquant sur ce lien :

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B8-2017-0290+0+DOC+XML+V0//EN&language=en>

## **La Commission européenne lance une consultation sur les Systèmes de Transport Intelligent**

La Commission européenne a lancé une consultation à propos de l'évaluation de la directive STI de 2010. La directive stipule dans son considérant 10 que : « Les véhicules qui sont utilisés principalement pour leur intérêt historique et qui ont été immatriculés à l'origine et/ou réceptionnés et/ou mis en service avant l'entrée en vigueur de la présente directive et de ses mesures d'exécution ne devraient pas être concernés par les règles et procédures énoncées par la présente directive ». La consultation demande des avis spécifiques à propos des applications des STI.

Action : La Commission Législation de la FIVA développe en ce moment des avis sur les systèmes STI qui seront le plus probablement mis en œuvre dans un avenir proche – tels que, par exemple, le remorquage immatériel (platooning) des poids lourds – et soumettra ces avis pour consultation, tout en rappelant le point de vue et les préoccupations générales de la FIVA à propos des STI et des véhicules historiques.

## **INFORMATION**

### **Le CEJ statue contre la Bulgarie pour pollution atmosphérique excessive**

La Cour européenne de justice a statué que la Bulgarie a enfreint la directive sur la qualité de l'air ambiant de 2008, car elle a dépassé de manière répétée les seuils de pollution aux particules fines – c.-à-d. les PM2.5 et PM10. Le jugement signifiera que le gouvernement bulgare va devoir mettre en œuvre des mesures en vue de réduire ces émissions – ce qui va probablement impliquer le développement de mesures d'amélioration de la qualité de l'air – incluant éventuellement l'imposition de davantage de zones à faibles émissions. Cependant, le jugement jette également les bases de défis juridiques dans d'autres pays, car ce jugement crée un précédent qui permettra à la Commission de l'UE de pénaliser plus facilement les pays en cas de violation des seuils de pollution.

Le jugement suit les résultats d'une étude menée l'année dernière par l'Agence européenne pour l'environnement stipulant que la moitié des citoyens européens étaient exposés à des concentrations de PM10 supérieures aux seuils considérés comme sûrs par l'Organisation mondiale de la santé. Ce chiffre passe à 85% dans le cas des particules plus fines PM2.5.

- 00 -

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