

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

MAI 2018



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La Commission Transport du PE soutient les amendements à la directive sur la tarification routière relatifs aux véhicules historiques

Le 24 mai, la Commission Transport du Parlement européen a adopté une série d'amendements aux propositions de révision de la directive sur la tarification routière, permettant aux États membres de traiter les véhicules historiques différemment et positivement dans tout futur programme de tarification routière. Les amendements adoptés sont les suivants :

- Nouveau considérant 13a : Afin de permettre la préservation du patrimoine automobile, les États membres devraient créer une catégorie spéciale pour les véhicules historiques afin de pouvoir moduler le montant des différentes redevances perçues au sens de la présente directive.
- Article 2 – paragraphe 1 – point 20 a (nouveau) : ‘véhicule historique’ : un véhicule historique est tel que défini à l’article 3(7) de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les contrôles techniques réguliers des véhicules à moteur et de leurs remorques et dans la directive 2009/40/CE (AM 241).
- Article 6(2), nouveau point (ba) : les véhicules qui présentent un intérêt historique (*l’article 6.2 de la directive stipule que : les États membres peuvent appliquer des taux réduits ou des exonérations pour :*).
- Article 7 c – paragraphe 5 a (nouveau) : Les États membres peuvent prévoir des taux de péages ou des droits d’usage réduits pour les véhicules historiques (*l’article 7c permet aux États membres de maintenir ou d’introduire une redevance pour coûts externes, liée au coût de la pollution de l’air ou de la pollution sonore due au trafic ou des deux*).
- Article 7ga – paragraphe 3 a (nouveau) : Les États membres peuvent adopter des mesures exceptionnelles en vue de taxer des véhicules d’intérêt historique (*l’article 7ga spécifie les modalités des variations en termes de péages et de droits d’usage en fonction des émissions de CO₂ et d’autres polluants atmosphériques des voitures et véhicules utilitaires légers*).

La Commission a également décidé d'ouvrir des négociations avec le Conseil (les États membres) en vue de parvenir à un accord en première lecture de ce texte. Ce processus permet de réduire considérablement la durée du processus de prise de décision. Cependant, les États membres ne sont de manière générale pas d'accord d'étendre la directive sur la tarification routière aux voitures particulières – ce qui est l'une des dispositions principales de la proposition – et accordent une plus grande priorité aux éléments sociaux du train de mesures de mobilité (dont la directive sur la tarification routière est une composante). En conséquence, il se peut que la décision du Conseil de rejoindre le PE dans les négociations soit reportée jusqu'à la fin de la présidence bulgare du Conseil (fin juin).

INFORMATION

La Commission européenne annonce le troisième train de mesures de mobilité

En mai, la Commission européenne a annoncé son *troisième train de mesures de mobilité*, visant à proposer d'autres actions en soutien de la stratégie de politique industrielle de septembre 2017 et à compléter le processus initié en 2016 avec la stratégie de mobilité à faibles émissions et les précédents trains de mesures « Europe en mouvement » de mai et novembre 2017. Le thème central vise à mettre en place des mesures de transition vers un système de mobilité sûr, propre, connecté & automatisé. Cette récente annonce inclut :

- Une communication exposant un nouveau cadre d'action pour la sécurité routière pour la période 2020-2030. Elle est accompagnée de deux initiatives législatives sur la sécurité des véhicules et des piétons et sur la gestion de la sécurité des infrastructures en vue d'identifier et d'éliminer des tronçons dangereux des routes ;
- Une communication consacrée spécialement à la mobilité connectée et automatisée pour faire de l'Europe un leader mondial des systèmes de mobilité autonomes et sûrs ;
- Des initiatives législatives sur les normes applicables aux émissions de CO₂ des camions, sur l'étiquetage des pneumatiques et sur une méthode commune de comparaison des prix des carburants et d'un plan d'action stratégique pour les batteries - ces mesures sont conçues en vue d'aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par les transports et de respecter ses engagements au titre de l'accord de Paris ;
- Deux initiatives législatives portant création d'un environnement numérique pour l'échange d'informations dans le secteur des transports ;
- Une initiative législative visant à rationaliser les procédures de délivrance de permis pour la mise en œuvre de projets relevant du réseau central transeuropéen de transport (RTE-T).

Pour plus d'informations, cliquez sur : https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en

Les pays de l'UE soutiennent la CE en vue d'améliorer les tests des émissions des voitures

Le Conseil de l'Europe a soutenu les propositions de la Commission européenne visant à renforcer les tests des émissions des voitures en vue d'imposer des contrôles plus stricts des émissions de NOx et d'autres polluants. Des changements ont déjà été appliqués en vue de faire entrer en vigueur des tests mesurant les émissions en conditions de conduite réelles (RDE). La nouvelle proposition vise à réduire les marges d'incertitude technique en matière de tests RDE, d'accroître les contrôles des émissions des voitures déjà en circulation et de permettre de faire tester les nouveaux modèles de voitures par des auditeurs indépendants par le biais de laboratoires et de services techniques accrédités.

Appel à une interdiction générale des voitures à carburant fossile dans l'UE

Bruegel, un groupe de réflexion basé à Bruxelles, a fait savoir que l'UE devrait encourager l'interdiction des véhicules diesel et à essence dans les deux décennies à venir. Il a noté que le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la France ont déjà annoncé la fin des ventes de voitures diesel et à essence à l'horizon 2040, mais que l'idée connaît toujours une certaine résistance dans des pays comme l'Allemagne. Afin d'encourager la transition vers un transport exempt de carburants fossiles, il recommande également un fond pour le transport propre, dédié au soutien financier de la mise en œuvre de taxes liées au transport, dans le but de renverser les tendances en encourageant les véhicules propres, différenciés sur une base de CO₂, et en proposant des subventions, des aides, des crédits d'impôt ou des exemptions.

La Commission européenne traduit six pays en justice pour ne pas avoir réduit la pollution atmosphérique

La Commission européenne a traduit six gouvernements (le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, la Hongrie, l'Italie et la Roumanie) devant la Cour européenne de justice pour ne pas avoir pris les mesures appropriées en vue de lutter contre la pollution atmosphérique. Ceci fait suite à la décision prise en janvier par la Commission d'appeler les pays à élaborer des plans réalistes en vue de s'attaquer aux dépassements des seuils de polluants atmosphériques, tels que les NO_x et les particules fines :

- La France, l'Allemagne et le Royaume-Uni n'ont pas respecté les valeurs limites de NO₂
- La Hongrie, l'Italie et la Roumanie sont renvoyées devant la cour pour des niveaux élevés persistants de PM10.

L'Espagne, la République tchèque et la Slovaquie ont également fait l'objet d'un avertissement en janvier, mais ont entre-temps mis des mesures en place à la satisfaction de la Commission.

Hambourg applique une interdiction des véhicules diesel

Hambourg est devenue la première ville allemande à imposer une interdiction des voitures et camions diesel plus anciens sur deux routes dans la ville, afin d'améliorer la qualité de l'air. Les routes sélectionnées sont à forte circulation et seront interdites aux voitures diesel ne répondant pas aux normes d'émissions Euro 6, ce qui représente 37% des voitures diesel enregistrées à Hambourg. Les experts environnementaux ont signalé que l'interdiction n'allait pas assez loin et qu'elle ne fera que déplacer le trafic et les émissions ailleurs.

- 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.