

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

JUIN 2018



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Le Conseil européen se montre peu intéressé par la proposition de tarification routière

La mise à jour des questions UE de mai détaillait un vote de la Commission Transport du Parlement européen, portant sur une série d'amendements adoptés dans le cadre de la proposition 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. Le Parlement européen a également décidé de s'engager dans des négociations avec le Conseil (les États-membres) afin de parvenir rapidement à un accord sur la directive. Cependant, depuis lors, il est clair que le Conseil ne considère pas la directive sur la tarification routière comme une priorité et il semble probable que le Conseil reporte sa décision dans ce dossier jusqu'après les élections du Parlement européen en mai 2019.

INFORMATION

Les États-membres sont divisés quant aux limites d'émissions des voitures neuves

Lors du sommet européen fin juin, les gouvernements des États-membres ont exprimé des positions divergentes quant aux futures limites d'émissions des voitures. La Commission européenne a proposé que la limite supérieure des émissions moyennes des véhicules nouvellement immatriculés – actuellement fixées à 95g par kilomètre pour les voitures et à 147g pour les camionnettes – soit inférieure de 30% à l'horizon 2030, avec la moitié de cette réduction déjà en vigueur dès 2025. Alors que certains États-membres souhaitent des normes plus strictes (la Suède a demandé une réduction contraignante de 25% d'ici le milieu de la décennie et 50% d'ici à 2030), d'autres, dont la Slovaquie et la République tchèque, pensent que les limites pénaliseraient les constructeurs automobiles – estimant qu'un objectif de 20% d'ici à 2030 mettrait « assez de pression » sur les constructeurs en vue de réduire les émissions. L'Allemagne a adopté une position généralement neutre, en soutenant la proposition de la Commission, alors que l'Italie, le Danemark et la France ont demandé un objectif global de 40%.

Au Parlement, le rapporteur dans ce dossier, la socialiste maltaise Miriam Dalli, a demandé des objectifs de réduction de 25% à partir de 2025 et de 50% à partir de 2030, alors que l'ACEA a demandé un objectif global de 20% à l'horizon 2030. En outre, la Commission a proposé que les constructeurs qui parviennent à une part de véhicules à zéro et faibles émissions supérieure au

benchmark proposé de 15% en 2025 et de 30% en 2030, soient récompensés par des objectifs inférieurs en matière de CO₂, alors que Miriam Dalli a suggéré un benchmark de 50%.

Dans le contexte du même débat, l'association des constructeurs européens d'automobiles ACEA a partagé une analyse avec les députés européens, montrant que l'accessibilité reste un facteur très dissuasif pour les consommateurs en vue de passer aux véhicules électriques – plus spécifiquement vu que la part de marché est proche de 0% dans les pays où le PIB par habitant est inférieur à 18.000 € et ne dépasse pas 0,75% dans la moitié des États-membres. L'ACEA a dès lors mis en garde contre des objectifs 'irréalistes' en matière de réductions d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes neuves et a noté que la proposition de la Commission nécessiterait que les ventes de voitures électriques passent de moins de 1% aujourd'hui à 30% en moins de 12 ans, alors que le Parlement propose des objectifs encore plus agressifs, et a ajouté que l'électrification forcée conduirait à l'exclusion sociale dans certaines régions d'Europe, réduisant ainsi la mobilité.

Lors de discussions à ce propos, certains États-membres plus orientaux ont exprimé leur préoccupation quant au fait que les États-membres moins nantis deviennent les dépotoirs pour vieilles voitures venant de l'ouest de l'UE, rendant le respect des règles européennes en matière de qualité de l'air encore plus compliqué.

- 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.