

MISE À JOUR QUESTIONS UE

MAI 2022



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Consultation de la Commission européenne en matière d'application transfrontalière des règles de circulation

En mai, la FIVA a répondu à une consultation de la Commission européenne en matière d'application transfrontalière des règles de circulation en soulignant que : *« les citoyens européens voyagent de plus en plus vers d'autres pays, soit avec leurs propres voitures, soit en louant des voitures à leur arrivée. Le large éventail de législations routières – et plus particulièrement de réglementations d'accès aux véhicules urbains (UVAR) et des zones à faibles émissions – présente pour les conducteurs un risque accru d'infractions routières involontaires. Dès lors, une meilleure communication relatives aux règles de circulation et aux dispositions UVAR/ZFE et une plus grande harmonisation de celles-ci profiteraient largement tant aux conducteurs qu'à la société. »* La FIVA a fourni aux fédérations nationales les informations nécessaires pour leur permettre de répondre à la consultation.

Information

Organisations et entreprises publient leurs points de vue en matière de mobilité électrique en vue du vote sur le CO₂ au PE

Le vote au sein de la Commission environnement du Parlement européen début mai, portant sur la proposition de la Commission visant à réduire à zéro les émissions de CO₂ des voitures neuves à l'horizon 2035 (interdisant en réalité la vente des moteurs à combustion à partir de cette date) a suscité un lobby intense de la part des parties intéressées :

- Plusieurs groupes de pression et entreprises des secteurs environnemental et de la santé, dont les groupes de lobby environnemental T&E, Ford Europe et Volvo Cars, ont signé une lettre ouverte, embrassant la transition vers la mobilité électrique. Les deux constructeurs automobiles se sont engagés à construire uniquement des voitures électriques dès 2030 et 2035 respectivement.

- À l'autre extrémité du débat, l'Association des véhicules au gaz naturel et au biogaz (NGVA Europe) – une alliance commerciale qui compte parmi ses membres les sociétés énergétiques Engie, ENI, Shell, Total et Gazprom – a critiqué la proposition de la Commission européenne visant à mettre fin à la vente de voitures équipées d'un moteur à combustion, stipulant « *qu'une telle approche permet uniquement de mesurer et d'évaluer les émissions d'un véhicule au pot d'échappement et non les émissions économisées – ou générées – lors de la production de son carburant ou de son énergie* ».

Lors du vote, un amendement visant à ramener *de facto* l'interdiction des voitures et des camionnettes à essence et diesel à 2030 a été rejeté de justesse et la date de 2035 a été adoptée – en ligne avec la proposition de la Commission. Par ailleurs, la Commission environnement n'a pas réussi à adopter des amendements, demandant des objectifs de CO₂ intermédiaires pour 2027 – de 40% pour les voitures et 35% pour les camionnettes – et augmentant le niveau des réductions d'émissions requises d'ici 2030 à 70% pour les voitures et à 65% pour les camionnettes, comparées à la proposition de la Commission européenne de respectivement 55% et 50%. D'autres amendements ont été adoptés demandant que : la Commission européenne publie un rapport en 2023 sur une méthodologie permettant d'évaluer l'ensemble du cycle de vie des émissions de CO₂ des camionnettes et des voitures, que le mécanisme incitatif pour les véhicules à zéro et faibles émissions – en ce compris les véhicules hybrides rechargeables – soit immédiatement supprimé plutôt qu'en 2030, tel que visé par la proposition originale, et que des rapports biannuels sur les progrès soient publiés, permettant d'évaluer les impacts socio-économiques des objectifs.

Le texte va maintenant être soumis pour approbation lors de la séance plénière du Parlement européen en juin. Par conséquent, le lobbying auprès du Parlement s'est poursuivi avec un large éventail d'organisations représentant les producteurs de carburants et les constructeurs automobiles, signataires d'une lettre stipulant que :

- De manière générale, ils soutiennent la transition, mais soulignent également l'importance d'une combinaison technologique englobant toutes les solutions pertinentes en vue de réduire les émissions de CO₂ sans pour autant ignorer les différentes réalités des besoins du consommateur et de l'industrie.
- Ils soulignent que le choix sera toujours nécessaire au cas où l'approche uniquement électrique n'était pas encore faisable.
- L'accent devrait être mis sur la décarbonisation de l'approvisionnement en électricité et en carburant et non sur l'interdiction ou la promotion d'une technologie par rapport à d'autres.
- Un objectif de 100% de réduction des émissions de CO₂ mesurées au pot d'échappement est une interdiction de fait des véhicules équipés d'un moteur à combustion interne, en ce compris les véhicules hybrides rechargeables. Un objectif

inférieur à 100% ou la reconnaissance des réductions d'émissions de CO₂ découlant de la contribution des carburants durables et renouvelables permettrait d'éviter une telle interdiction.

- Le système de crédit sur une base volontaire pour les carburants durables et renouvelables est une solution pleinement développée et pratique, prête à être mise en œuvre dans la réglementation des normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes et constitue un premier pas en avant vers une approche plus holistique du cycle de vie, laquelle offrirait un filet de sécurité, là où l'électrification directe n'est pas encore viable.
- L'approche proposée par l'UE requiert un réseau dense et éprouvé d'infrastructure de recharge et d'électricité renouvelable suffisante et supplémentaire – mais les progrès dans le déploiement des infrastructures de recharge et d'électricité renouvelable sont inégaux dans les États membres et très peu répondent aux exigences minimales.
- L'électrification n'est pas une solution universelle dans tous les cas d'utilisation. Les exigences pour les longues distances et le transport de lourdes charges dépassent ce que la mobilité électrique peut offrir aujourd'hui et dans un avenir prévisible.
- L'électrification de la mobilité peut contribuer à réduire les importations de carburants fossiles à long terme, mais en même temps, risque également de créer de nouvelles dépendances en matière d'importations de matières premières et d'éléments de batterie, maintenant ainsi la création de valeur hors de l'UE.
- Les carburants durables et renouvelables devraient être utilisés comme des carburants de transition pour le secteur du transport routier, tout en les rendant abordables pour les secteurs difficiles à décarboner, tels que l'aviation et la navigation.
- Rien que dans le secteur de la sous-traitance automobile, les objectifs en matière de CO₂ déjà proposés par la Commission européenne mettent plus de 500.000 emplois dans le secteur de la propulsion en danger jusqu'en 2040, estimant la majorité des risques entre 2030 et 2035.

- 00 -

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