

## MISE À JOUR QUESTIONS UE

NOVEMBRE 2021



### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **Le Conseil de l'UE adopte le texte sur la tarification routière et reconnaît la nécessité de préserver l'héritage automobile**

Début novembre, le Conseil de l'UE (les gouvernements des États-membres) a adopté le texte de la directive sur la tarification routière. Ce texte a été négocié entre les institutions de l'UE depuis que la Commission européenne a fait sa proposition en 2017. Les dispositions essentielles du texte approuvé visent un abandon progressif des vignettes fondées sur la durée pour la tarification des véhicules utilitaires lourds sur le réseau central RTE-T au profit d'un système basé sur les principes du « pollueur payeur » et de l'« utilisateur payeur » – c-à-d que la tarification sera déterminée en fonction du type de véhicule et de route utilisés. Il est important de noter que la directive *autorise* (n'exige pas) les États-membres à étendre le programme aux voitures particulières. Les mesures prévues à cet effet sont élaborées de manière à garantir que si les États-membres choisissent de percevoir des redevances, ils doivent respecter certaines règles communes visées par la directive.

La FIVA et les fédérations nationales ont mené des actions de lobby auprès des gouvernements des États-membres et du Parlement européen pendant le processus de révision institutionnelle, afin de veiller à ce que l'utilisation de véhicules historiques ne soit pas pénalisée par des redevances disproportionnellement élevées au cas où une tarification routière était imposée – les motifs étant que des redevances inutilement et injustement élevées dissuaderont l'utilisation et résulteront ainsi en la perte du patrimoine automobile. Une autre considération est que pour certains véhicules, les émissions risquent de ne pas pouvoir être calculées. À la suite de ce travail, la directive mentionne spécifiquement les véhicules historiques pour permettre aux États-membres de les traiter différemment si une tarification routière est mise en œuvre – notamment en vue de *sauvegarder le patrimoine automobile de l'union*. Les dispositions pertinentes sont les suivantes :

- Considérant 28 : Afin de permettre la préservation du patrimoine automobile de l'Union, les États membres devraient créer une catégorie spéciale pour les véhicules historiques afin de pouvoir adapter le montant des différentes redevances perçues au titre de la présente directive ;

- Article 2. 1. 23: « véhicule présentant un intérêt historique » : un véhicule d'intérêt historique défini à l'article 3, point 7, de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ;
- Et 2 articles (7c 3 et 7gb 4) abordant les détails de la tarification en autorisant les États-membres à traiter les véhicules historiques différemment aux fins de redevances/tarification.

Le texte va maintenant être examiné par le Parlement européen – d'abord par la Commission Transport et ensuite, en vue d'un accord définitif, en plénière au début de l'année prochaine.

## **INFORMATION**

### **L'Association des constructeurs d'automobiles inquiète à propos de l'infrastructure des VE**

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a fait part aux institutions de l'Union européenne de son inquiétude selon laquelle il y a trop peu de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans l'UE et que très peu d'entre elles rechargent en fait les véhicules à une vitesse acceptable. Son intervention cadre dans le contexte de l'examen du règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs proposée par la Commission européenne dans son paquet climatique 'Fit for 55'. L'ACEA a fait valoir que sur les 225.000 bornes de recharge publiques actuellement disponibles dans l'UE, seules 25.000 permettent un chargement rapide. Alors que les bornes de recharge rapide à haute capacité permettent de recharger une batterie en une heure, toutes les autres nécessitent parfois jusqu'à 8 heures. La préoccupation de l'ACEA est que cette lacune risque de dissuader le public d'adopter des véhicules électriques – faisant valoir que « la recharge devrait être aussi pratique et simple que faire le plein aujourd'hui ».

L'ACEA insiste dès lors auprès du Parlement européen et du Conseil pour renforcer significativement la proposition de la Commission afin de garantir un réseau dense d'infrastructure de recharge et de ravitaillement, en ce compris un nombre suffisant de bornes de recharge rapide dans chaque État-membre à l'horizon 2030.

- 00 -

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