

autoactu.com

Marchés - 31/03/2023

L'Italie et la Pologne, ce que ces pays disent pour s'opposer à la réglementation CO2

Par Florence Lagarde Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)

Alors que le règlement CO2 pour les voitures et camionnettes a finalement été voté cette semaine, les arguments de l'Italie et de la Pologne qui s'y sont opposés disent assez bien les difficultés concrètes que pose une réduction de 100% des émissions de CO2 en 2035. Si l'Italie s'inquiète du tissu industriel, la Pologne regrette que les disparités de pouvoir d'achat dans l'Union ne soient pas prises en compte.

Après la levée du blocage de l'Allemagne qui a obtenu des garanties sur l'usage des e-fuels après 2035, la réglementation CO2 a été adoptée cette semaine. Elle l'a été alors même qu'il n'y a eu aucun changement au texte qui avait fait l'objet d'un compromis entre le Parlement européen et les Etats membres.

Le "considérant 11" qui fait référence aux carburants neutres en carbone était déjà présent ([voir le texte adopté](#)). Ce considérant dit que : *"Après consultation des parties prenantes, la Commission présentera une proposition visant à enregistrer, après 2035, les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants neutres en CO2, conformément au droit de l'Union, en dehors du champ d'application des normes relatives au parc automobile, et conformément à l'objectif de neutralité climatique de l'Union."*

Dans la déclaration qui a été publiée cette semaine à la suite du vote formel, la Commission précise qu'elle *"prendra ce considérant comme point de départ pour les initiatives législatives respectives."*

Elle précise qu'elle va soumettre *"un règlement d'application pour les réceptions de ces véhicules, mettant ainsi en place un processus de réception robuste et à l'épreuve des fraudes pour les véhicules alimentés exclusivement, de manière permanente, par des RFNBO"*. RFNBO signifiant "Renewable Fuels of Non Biological Origin", soit des carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique. Il s'agira dans cette première étape de discussions au sein du Comité technique pour les véhicules à moteur (TCMV).

Il y aura ensuite *"un acte délégué précisant la manière dont les véhicules fonctionnant exclusivement aux "carburants électriques" contribueront aux objectifs de réduction des émissions*

de CO2, en ce qui concerne la réglementation des normes d'émission de CO2 pour les voitures et les véhicules utilitaires légers".

La déclaration publiée par le Conseil de l'UE comprend aussi une argumentation détaillée de la position de l'Italie qui s'est opposé à ce texte.

On y trouve l'inquiétude pour le tissu industriel et les emplois compte tenu de la vitesse de transformation : *"L'électrification nécessite des changements importants dans l'ensemble du secteur automobile, qui doivent être planifiés et guidés avec soin afin d'éviter des impacts économiques, industriels et sociaux indésirables."*

La problématique économique de l'accessibilité aux véhicules électriques pour les ménages modestes est également un point soulevé par l'Italie: *"Les voitures à moteur à combustion appartiennent à des citoyens à faibles revenus et resteront en circulation au-delà de 2035. Le succès des voitures électriques dépendra en grande partie de la manière dont elles deviendront accessibles à ces citoyens."*

L'Italie s'inquiète d'un *"risque de non-acceptation par le marché, ce qui pourrait nuire aux producteurs de voitures et de camionnettes"*.

L'Italie liste les conditions nécessaires de son point de vue à la réussite de la réduction de 100% des émissions de CO2 :

"- le développement d'une chaîne de valeur pour les moteurs électriques et les batteries dans l'Union ;

- un approvisionnement durable et diversifié des matières premières nécessaires ;

- des infrastructures de recharge et de ravitaillement adéquates ;

- la modernisation du réseau électrique afin qu'il puisse faire face à l'augmentation de la demande ;

- l'adaptation de l'ensemble du secteur automobile, notamment en fournissant les compétences nécessaires

- l'acceptation par le marché des nouveaux véhicules, qui devraient être disponibles à un prix abordable, en particulier pour les ménages et les consommateurs les plus vulnérables."

Enfin, l'Italie soutient l'utilisation de carburants renouvelables compatibles avec les moteurs à combustion qu'elle estime pouvoir garantir *"une réduction immédiate des émissions sans exiger de sacrifices économiques disproportionnés de la part des citoyens"*. *"D'un point de vue industriel, l'augmentation de la demande de carburants renouvelables donnera au secteur pétrochimique une occasion importante de s'adapter"*, peut-on lire dans sa déclaration.

La position de la Pologne, elle aussi contre le texte, tient plus aux conditions économiques d'accès aux véhicules électriques. *"Tout coût supplémentaire résultant des nouvelles charges devrait être supporté par les constructeurs et non répercuté sur les citoyens"* dit-elle.

La Pologne critique la non prise en compte des différences de pouvoir d'achat au sein des pays de l'Union européenne. Elle estime que la législation devrait tenir compte *"des différences de situation entre les États membres afin d'éviter d'exacerber la stratification sociale, la pauvreté ou l'exclusion"*, *"du potentiel du marché"* et *"de la capacité financière des citoyens du pays"*.

Elle critique également les dérogations obtenues par les marques de luxe qu'elle juge *"incompatible avec le principe général selon lequel les émissions doivent être réduites par tous les secteurs d'une manière socialement équitable"*. *"En temps de crise, les dérogations devraient être destinées aux citoyens les plus pauvres plutôt qu'aux constructeurs de voitures de luxe"*, écrit la Pologne dans sa position.

Actualité suivante : L'électrification assure les trois quarts des nouvelles commandes de
Vitesco Technologies

