

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

MAI 2016



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion du Groupe de Véhicules historiques du Parlement européen

Le Groupe VHPE s'est réuni le 1^{er} juin dernier. Le principal point à l'ordre du jour était la disponibilité et l'accès aux données des véhicules et la protection des données. Les membres ont manifesté beaucoup d'intérêt pour le système de données de la Fédération belge et son utilisation en vue d'aider à retrouver des véhicules volés. Ils se sont demandé s'il était possible d'agir sur l'énorme variété entre les États membres en termes de disponibilité des données et d'accès à celles-ci. La réunion présentait également une opportunité pour la FIVA d'informer les membres quant à d'autres questions actuelles, en ce compris le travail de la Commission européenne sur le projet de guide pour les Zones à faibles émissions (voyez les mises à jour des questions UE précédentes). Les membres du groupe ont décidé d'écrire au Commissaire Bulc en insistant pour que le chapitre relatif aux « exemptions » soit publié anticipativement, lequel est sensé stipuler que les véhicules historiques peuvent être exemptés des ZFE. Le Groupe saisira également toutes les opportunités de promouvoir le guide auprès des autorités des États membres.

La Commission du Parlement européen discute de la proposition d'amendement de la directive sur les armes à feu

Les membres de la Commission du marché intérieur du Parlement européen ont discuté pour la première fois des 800+ amendements qui ont été déposés dans le cadre de l'amendement proposé de la directive sur les armes à feu. Bon nombre d'entre eux est d'avis que les armes neutralisées ne devraient pas être couvertes par la directive – ceci permettrait de répondre à la préoccupation des propriétaires de véhicules militaires historiques, équipés de ou sur lesquels des armes neutralisées sont fixées. Le vote des amendements a été reporté en juillet, en raison du grand nombre d'amendements et du souhait de la Commission d'adopter une position claire en vue de faciliter les négociations ultérieures avec le Conseil de l'Europe et les États membres.

Action de la FIVA : la Commission Législation de la FIVA a déjà demandé aux fédérations nationales de contacter leurs députés européens, membres de la Commission du marché intérieur du PE, afin de les encourager à soutenir les amendements pertinents. L'action devra être répétée avant le vote de la Commission en juillet. La Commission Législation de la FIVA contactera les fédérations nationales en temps voulu.

INFORMATION

Une étude de la Commission du PE demande une interdiction des véhicules diesel dans les villes afin de respecter les seuils de pollution

Une étude commanditée par la Commission Environnement du Parlement européen a conclu que les États membres qui ne respectent pas les seuils de pollution atmosphérique de l'UE devraient envisager l'interdiction des voitures diesel dans les villes, ou à tout le moins réduire le nombre de véhicules diesel. L'étude a montré qu'en 2014, deux tiers des États membres avaient enfreint les seuils de polluants, tels que le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines (inférieures à PM_{2.5} et supérieures à PM₁₀), fixés dans la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant. L'étude a également annoncé que la pleine conformité avec la directive dans l'ensemble des États membres de l'UE ne verra pas le jour avant 2030, que le NO₂ restera un problème particulier car 18 pays – dont la France, l'Allemagne, l'Italie et le Royaume-Uni – sont toujours au-dessus des seuils de 2010, et qu'une interdiction complète des véhicules diesel dans le centre des villes – ainsi qu'un soutien plus important des transports publics – est dorénavant requis pour les États membres qui ne respectent pas la directive. Mais le rapport reconnaît également que l'interdiction des véhicules diesel nécessiterait un « énorme effort » de la part des décideurs politiques, car ils devront renverser les politiques fiscales adoptées pendant les années de promotion du diesel. À noter également que le rapport a identifié un nombre de causes différentes de pollution dans certains endroits critiques d'Europe orientale. Par exemple, à Cracovie, en Pologne, et à Plovdiv, en Bulgarie, la pollution en raison du trafic n'était pas la seule raison du dépassement des seuils de PM₁₀ dans ces villes, en effet, la pollution résultant du chauffage domestique en était également responsable.

Analyse des dispositifs d'invalidation des émissions

Le groupe de lobby environnemental 'Transport and Environment' a annoncé avoir identifié trois dispositifs d'invalidation d'émissions des véhicules neufs, après avoir analysé les enquêtes gouvernementales réalisées par l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni suite au scandale des émissions de VW. Le premier concernait une 'fenêtre thermique', un dispositif d'invalidation qui désactive la technologie de contrôle de la pollution à basses températures ambiantes, le second un dispositif de 'démarrage à chaud', permettant à la voiture de produire des émissions plus élevées après un redémarrage avec un moteur chaud, car la législation européenne n'exige que des tests pour les démarrages à froid. Pour terminer, un dispositif permettant à certains modèles de voiture de désactiver le système de traitement des gaz d'échappement deux minutes après le passage du test en laboratoire. Le Groupe a par conséquent demandé une enquête plus approfondie afin de forcer les constructeurs automobiles à dire la vérité à propos de leurs stratégies d'émissions.

Seuils plus stricts pour les polluants atmosphériques

Les maires de Londres et de Paris (Sadiq Khan et Anne Hidalgo) ont adressé une lettre commune à leurs gouvernements respectifs, à la Commission européenne et aux députés européens demandant des seuils plus stricts pour les émissions des principaux polluants atmosphériques. La lettre avait pour but de coïncider avec les négociations en cours à propos de la directive sur les plafonds d'émission nationaux (PEN). La directive PEN fixe les plafonds nationaux pour les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de dioxyde de soufre, de particules (PM), d'ammoniac, de composés organiques volatiles et de méthane. La lettre demande également de renforcer les

tests officiels des émissions de NO_x des véhicules neufs, disant que « Il est injuste d'imposer des normes de pollution atmosphériques aux autorités publiques, tout en donnant le feu vert à l'industrie automobile pour les enfreindre. » Parallèlement, Eurocities, un réseau regroupant plus de 130 grandes villes, a demandé des seuils plus sévères pour les émissions d'ammoniac et à ce que les flexibilités accordées aux États membres de l'UE qui respectent la directive PEN soient réduites « à un minimum ». L'agriculture est de loin la principale source d'émissions d'ammoniac, mais Eurocities souligne que l'ammoniac peut dériver dans les villes et y causer des problèmes de qualité de l'air.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tiddo Bresters (Président), Claude Delagneau, Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Adalberto Gueli, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.