

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

NOVEMBRE 2017



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion du Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen

Le 8 novembre dernier, le Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen s'est réuni à Bruxelles et a traité les points suivants à l'ordre du jour :

- L'étude sur la réglementation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) : Bernd Lange, Président du Groupe, a expliqué et accueilli favorablement les recommandations positives relatives aux véhicules historiques reprises dans l'étude (voyez la mise à jour des questions UE de septembre).
- L'amendement proposé de la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (voyez la mise à jour des questions UE d'octobre) : l'assistante du député européen, désigné rapporteur en vue de rédiger le rapport de la Commission des transports dans ce dossier, a résumé la position du rapporteur quant au texte. La FIVA a ensuite expliqué les préoccupations du mouvement des véhicules anciens à propos de certaines dispositions de la proposition concernant le péage urbain des voitures particulières. Ce sont plus particulièrement les systèmes de péage urbain, établis selon le principe du « pollueur payeur », qui présentent des problèmes potentiels pour le mouvement des véhicules anciens, car le péage est basé sur les émissions des véhicules et l'utilisation de Systèmes de transport intelligents, ce qui risque d'être impossible d'un point de vue technique pour certains véhicules. Par ailleurs, même si cela s'avère techniquement possible, ceci risque d'avoir un impact financier inéquitable et disproportionné et conduire à une réduction de l'usage et dès lors à une perte du patrimoine automobile. La FIVA a ensuite présenté d'éventuels amendements, en priant le rapporteur de bien vouloir les prendre en considération dans son rapport et en demandant, le cas échéant, qu'une attention particulière soit accordée aux véhicules anciens dans la législation.

- L'évolution réglementaire en Grèce : la FIVA a expliqué une récente décision ministérielle grecque, ayant pour effet que les véhicules munis de plaques d'immatriculation « historiques » peuvent dorénavant uniquement circuler lors d'événements officiels. En d'autres termes, ils ne peuvent pas être conduits sur la route pour se rendre sur le lieu de l'événement, ni être utilisés pour des trajets d'entretien ou de test. Ils doivent dès lors être chargés sur des transporteurs pour se rendre aux événements ou dans des garages. Le Groupe a accepté d'essayer de contribuer à résoudre la question, étant donné qu'il s'agit d'une question européenne / de libre circulation.
- Bernd Lange a proposé que le Groupe rédige un projet de document en vue d'expliquer et de promouvoir le rôle des véhicules historiques à l'horizon 2030/à l'avenir. Le document devrait expliquer/définir les véhicules historiques, expliquer les avantages du mouvement des véhicules anciens sur le plan culturel et économique, expliquer que la réglementation des véhicules anciens dans un environnement de mobilité en rapide mutation devrait être proportionnée, c.-à-d. qu'une attention particulière devrait y être accordée dans la législation le cas échéant et expliquer la vision du Groupe à propos des véhicules historiques sur les routes du futur. Après finalisation, le document serait présenté par le Groupe à un public d'invités.

INFORMATION

La Commission européenne propose des seuils d'émissions en vue d'une transition vers des véhicules à émissions faibles ou nulles

En novembre, la Commission a annoncé une série de propositions en vue de nouveaux seuils d'émissions, parmi lesquelles :

- De nouvelles normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes neuves : la moyenne des émissions de CO₂ devrait baisser de 30% en 2030 par rapport à 2021 ;
- Une directive portant sur les véhicules propres, afin de promouvoir des solutions de mobilité propre dans les appels d'offres publics ;
- Un plan d'action et des solutions d'investissement pour le déploiement transeuropéen d'une infrastructure pour carburants alternatifs, en vue d'augmenter ainsi le niveau d'ambition des plans nationaux, d'accroître les investissements et d'améliorer l'acceptation par le consommateur ;
- Une initiative en termes de batteries, afin de veiller à ce que les véhicules et les autres solutions futures – et ses composants – en matière de mobilité soient inventés et fabriqués en Europe.

La différence entre les émissions officielles et réelles des voitures reste importante

Le Conseil international du transport écologique (ICCT) a rapporté que la différence entre les émissions réelles de CO₂ des voitures et les valeurs communiquées aux régulateurs par les constructeurs, a plus que doublé pour atteindre 42% depuis 2010. Les nouvelles règles d'homologation, entrées en vigueur en septembre, sont élaborées en vue de réduire la différence par le biais de la procédure mondiale harmonisée d'homologation des véhicules légers (WLTP), mais les groupes de lobby environnementaux, dont l'ICCT et Transport et Environnement (T&E), souhaitent des essais routiers pour mesurer les émissions de CO₂, tels que requis pour les NO_x. Par ailleurs, ils demandent également une réduction de 45% des émissions des voitures neuves entre 2020 et 2030, ainsi qu'un objectif contraignant pour les véhicules à émissions nulles. En parallèle, le groupe de consommateurs européens demande un plus grand choix sur le marché des véhicules électriques, plus particulièrement une action visant à garantir que ceux-ci soient moins chers que les véhicules à carburant fossile.

- 00 -

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