

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

AVRIL 2017



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Un député européen demande un objectif de 25% de VE à l'horizon 2025

Bas Eickhout, député européen néerlandais du Groupe des Verts, chargé de rédiger le Rapport de la Commission Transport du Parlement européen sur la Stratégie de mobilité à faibles émissions (voir la mise à jour des questions de l'UE de juillet 2016), a demandé à la Commission européenne de :

- Veiller à ce que des signaux de prix clairs, reflétant les principes de « pollueur payeur » et « utilisateur payeur », soient établis afin de garantir une équité entre tous les modes de transport ;
- Veiller à ce que les normes d'interopérabilité des systèmes de péage routier incluent un péage basé sur la distance, selon une différenciation des émissions de CO₂, et souhaite que le principe s'applique aux voitures et aux camionnettes (actuellement il ne s'applique qu'aux poids lourds) et que celui-ci soit appliqué dans les zones urbaines ;
- Adopter un objectif afin de garantir qu'au moins un quart de l'ensemble des véhicules vendus par les constructeurs européens roule à l'électricité à l'horizon 2025 ;
- Fixer des seuils de CO₂ pour les voitures et les camionnettes s'élevant à 70 g/km d'ici à 2025 et à 50 g/km d'ici à 2030.

M. Eickhout a également qualifié l'aviation de mode de transport « le moins avancé en termes d'internalisation de ses coûts externes » et a suggéré d'aborder les émissions en taxant le kérosène et les billets achetés par les passagers aériens.

Action : la FIVA encourage d'autres membres de la Commission à déposer un amendement affirmant que toute législation dérivée de ou associée à la Stratégie de mobilité à faibles émissions doit prendre en considération tous les effets négatifs potentiels sur l'usage des véhicules historiques et garantir des dispositions veillant à ce que la législation n'exerce pas un impact disproportionné et inutile sur l'utilisation des véhicules historiques, dans le but de préserver l'héritage automobile.

INFORMATION

Le Parlement rejette l'Agence européenne de surveillance des véhicules

Le rapport du Parlement européen relatif au scandale des émissions diesel a approuvé l'instauration de contrôles plus stricts des émissions et de la sécurité des véhicules, mais n'a pas soutenu la création d'une Agence européenne de surveillance des véhicules, aux motifs que ceci ajouterait davantage de bureaucratie et reporterait l'entrée en vigueur de ce système de plusieurs années. La position du PE plaide pour des amendes pouvant atteindre 30.000 € lorsqu'un constructeur s'est rendu coupable de tricherie dans les essais de contrôle des émissions ou autres, exige que les États-membres de l'UE contrôlent au moins 20% des modèles de voiture commercialisés dans leur pays, demande que la législation en matière de qualité de l'air et d'émissions soit rédigée et gérée par une même direction générale au sein de la Commission européenne et que les acheteurs de voitures touchés par le Dieselgate soient dédommagés.

Londres adopte une zone à très faibles émissions

Le Maire de Londres a annoncé l'introduction d'une Zone à très faibles émissions, dont l'entrée en vigueur signifie qu'à partir d'avril 2019, les véhicules à essence ne répondant pas aux normes Euro 4 (plus de 13 ans d'âge en 2019) et les véhicules diesel ne répondant pas aux normes Euro 6 (plus de 4 ans d'âge) devront payer une taxe quotidienne ZTFE (12,50 £ pour les voitures, les camionnettes et les motocyclettes, 100 £ pour les bus, les autocars et les poids-lourds) afin de pouvoir circuler à tout moment dans la zone. Le coût total, additionné à la taxe d'embouteillage (pendant les heures d'application de celle-ci), s'élèvera à 24 £ par jour pour les automobilistes dont les voitures sont non-conformes. Le Maire a également l'intention de veiller à ce que les autorités de la ville de Londres n'achètent plus que des bus hybrides, électriques ou à hydrogène. À partir de l'année prochaine, tous les nouveaux taxis devront rouler à zéro émission et les nouveaux véhicules privés de location devront leur emboîter le pas dès 2020.

Une étude soutient des péages basés sur les émissions pour les camions

Une nouvelle étude, commandée par le groupe de lobby environnemental Transport & Environment (T&E), a conclu que les péages routiers basés sur la distance et les émissions de CO₂ permettraient de réduire l'impact environnemental du transport routier en Europe. Le rapport démontre que 20% des poids lourds sur les routes européennes circulent à vide, alors que dans certains pays la charge moyenne des transports de marchandises ne dépasse pas les 58%. Par conséquent, T&E demande à la Commission européenne d'utiliser la future révision de la directive Eurovignette existante sur les péages routiers comme base, afin d'appliquer les péages en fonction de la distance et des émissions. La plupart des pays de l'UE qui appliquent des péages, utilise un calcul basé uniquement sur la distance.

Réforme du système de CO₂ pour les voitures

La Commission européenne envisage de modifier le système d'émissions de CO₂ de telle sorte que dès 2021, les voitures les plus lourdes ne puissent plus bénéficier de seuils supérieurs de CO₂ par rapport à leurs pendants plus légers. Elle envisage plutôt une approche « empreinte », qui fixerait des seuils plus élevés pour les voitures ayant un espace plus grand entre les quatre roues – ou pourrait ne pas fixer de paramètre du tout. Ceci signifierait que toutes les voitures seront soumises au même seuil, quel que soit leur poids ou leur taille. T&E a soutenu la proposition d'une approche « empreinte », alors que l'association européenne des constructeurs automobiles préfère le système actuel.

Discours sur les véhicules connectés et automatisés de la Commissaire chargée du Transport

La Commissaire chargée du Transport, Violeta Bulc, a prononcé un discours portant sur les attentes et les défis liés au développement des véhicules connectés et automatisés. Elle a commencé par rappeler que chaque année encore, 26.000 personnes sont tuées sur les routes et 135.000 sont grièvement blessées, que le transport est responsable d'un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'UE, que le transport routier contribue pour plus de 70 pour cent à ces émissions et que les embouteillages coûtent 1 milliard d'euros par jour à l'UE (ce qui représente environ 1 pour cent de son PIB). Elle a ensuite poursuivi en disant que :

- Les technologies numériques sont le principal moteur de la transformation, modifiant chaque aspect de la mobilité : la manière dont les voyages sont réservés, la valeur des actifs du transport et la perception du temps de déplacement, les conditions d'emploi ou la gestion des courants de trafic ;
- L'Europe doit diriger et façonner la transformation – et le faire en recherchant une collaboration à tous les niveaux, à commencer par le niveau mondial (G7 et UNECE), afin de faire avancer la normalisation et de créer un cadre réglementaire pour la mobilité connectée et automatisée ;
- Il convient de s'éloigner du système de mobilité axé sur la voiture et la capacité pour parvenir à un système de mobilité pleinement intégré, multimodal et axé sur la demande, dont le cœur est l'être humain et l'environnement ;
- La mise aux normes de voitures non-automatisées sera nécessaire pour permettre la coexistence de véhicules automatisés et non-automatisés ;
- Une nouvelle infrastructure sera nécessaire pour permettre la transition vers un parc automobile entièrement automatisé – l'infrastructure physique (routes, voies ferrées, feux de signalisation, voitures, etc.) sera de plus en plus transformée par le biais de l'utilisation de données, de nouveaux services, applications et réseaux de réseaux : mais il convient de se concentrer sur un accès ouvert aux données et sur des interfaces normalisées, afin d'encourager l'innovation et d'éviter la création de monopoles.

Elle a conclu en soulignant que les véhicules connectés et automatisés conduiront à une mobilité plus sûre, plus efficace et plus durable, pour autant que ceux-ci soient intégrés dans le système de mobilité général et qu'ils contribueront également à garantir l'électrification du transport.

Objectifs de l'UE en matière d'achats de véhicules propres

L'industrie et les groupes environnementaux ont soutenu un amendement à la directive sur les véhicules propres, suite à un examen démontrant que celle-ci n'atteint pas l'impact escompté. La directive exige des pouvoirs publics qu'ils rendent compte de l'ensemble des coûts du cycle de vie et de l'impact environnemental de tous les véhicules qu'ils achètent – mais étant donné l'accent mis sur la consommation de carburant dans la traduction en valeur monétaire de l'impact environnemental des véhicules, ceux-ci ont tendance à préférer les véhicules diesel plus économiques en carburant aux véhicules électriques. Tout changement futur donnera davantage priorité aux véhicules entièrement électriques, n'émettant aucune émission, bien qu'une approche alternative puisse s'avérer nécessaire pour les poids lourds, étant donné que la technologie en matière de batteries est moins avancée.

- 00 -

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