

MISE À JOUR QUESTIONS UE

AOÛT – SEPTEMBRE 2018



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Révision de la directive sur l'assurance automobile

En juillet, la Commission européenne a lancé une nouvelle consultation portant sur son intention d'amender la directive sur l'assurance automobile, ce qui résulte entre autres du jugement de la CEJ dans l'affaire « Vnuk » (voir mise à jour des questions UE d'octobre 2017). La FIVA, la FIA et d'autres organisations ont répondu à la consultation précédente, afin de faire savoir que l'extension potentielle de la directive aux sports mécaniques risquerait de mettre en danger la viabilité des événements de sports mécaniques, en raison des coûts accrus des assurances et/ou parce que les événements deviendraient dépendants de la volonté ou non des compagnies d'assurance d'offrir la couverture d'assurance. La version la plus récente du projet de directive n'a pas permis de dissiper ces inquiétudes. En outre, une décision de la CEJ début septembre risque de compliquer encore davantage la discussion, car elle a statué que les véhicules immatriculés devaient être assurés, même s'ils ne sont pas utilisés par un propriétaire et qu'ils sont stationnés sur un terrain privé. Il est prévu que la Commission présente une nouvelle proposition à l'automne pour examen par le Parlement européen et le Conseil européen.

Action : la FIVA continuera à travailler avec les autres parties prenantes, notamment la FIA, afin de veiller à ce que les points de vue des motoristes et des organisations de sports mécaniques soient compris par les décideurs.

INFORMATION

La Commission environnement du Parlement européen demande des réductions plus strictes de CO₂ pour les voitures et les véhicules utilitaires

La Commission environnement du Parlement européen a demandé à ce que les émissions de CO₂ des voitures et des véhicules utilitaires soient réduites de 45% à l'horizon 2030, avec un objectif intermédiaire de 20% de réduction d'ici à 2025. Les plans diffèrent des objectifs provisoires fixés par la Commission européenne visant une réduction de 15% d'ici à 2025 et une réduction de 30% à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 2021. La Commission soutient par ailleurs :

- des objectifs de vente plus solides pour les voitures à zéro et ultra-faibles émissions s'élevant à 20% en 2025 et à 40% en 2030, avec des sanctions à défaut de réaliser ces objectifs – tout en permettant à l'industrie de réduire ses objectifs généraux si les ventes de véhicules à faibles émissions dépassent les objectifs ;
- des plans visant les objectifs de réduction des émissions post-2030 pour les voitures et les véhicules utilitaires, ainsi qu'un plan d'étiquetage automobile, permettant aux consommateurs d'identifier les voitures « vertes » ;
- un nouveau test en conditions de conduite réelles (RDE) en vue de mesurer la pollution par les émissions de NO_x et les particules ultrafines, en complément aux procédures mondiales harmonisées d'homologation des véhicules légers (WLTP), lesquelles sont des essais effectués en laboratoire.

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) a critiqué la décision, l'estimant trop rigoureuse, alors qu'au sein du Conseil européen, les États-membres semblent divisés à propos des limites d'émissions de CO₂ : la présidence autrichienne a proposé de relever l'objectif proposé par la Commission de réduire les émissions de CO₂ de 30% à 35% d'ici à 2030, mais les positions des États-membres sont très variées – certains souhaitent fixer l'objectif à 20%, alors que d'autres veulent un objectif de pas moins de 70% – ces différences seront discutées lors d'une réunion du Conseil début octobre.

Le Commission européenne va investiguer une collusion potentielle entre les constructeurs automobiles allemands

La Commission européenne a ouvert une enquête afin de déterminer si les constructeurs automobiles allemands BMW, Daimler, Volkswagen, Audi et Porsche ont agi de connivence pour réduire les systèmes de traitement des émissions diesel, afin de limiter le développement des systèmes permettant de réduire les émissions nocives ; une possible conclusion de l'enquête pourrait être que les consommateurs se soient vus refuser l'opportunité d'acheter des voitures moins polluantes. L'enquête analysera à la loupe deux types de systèmes de contrôle des émissions : les systèmes de réduction catalytique sélective, permettant de réduire les émissions d'oxyde d'azote et les filtres à particules « Otto », permettant de réduire les émissions des voitures à essence. L'enquête de la Commission ne porte pas sur la possibilité d'une quelconque coordination en matière d'utilisation de « dispositifs d'invalidation » mesurant les émissions de manière illégale, tels que ceux identifiés pendant le scandale du dieselgate.

Les raffineurs de carburant plaident en faveur des carburants synthétiques en vue de réduire les gaz à effet de serre

L'association professionnelle des raffineurs de pétrole *Fuels Europe*, a fait savoir que l'utilisation de carburants liquides à faible teneur en carbone permettrait de réduire les émissions des voitures et des véhicules utilitaires au même titre qu'une électrification complète du parc

automobile à l'horizon 2050 – mais sans devoir consentir l'investissement escompté de 630 à 830 milliards d'euros, nécessaire pour construire l'infrastructure de recharge et de réseau. L'affirmation de l'organisation est basée sur une hypothèse selon laquelle tous les véhicules neufs vendus après 2040 seront électriques, avec un ratio de véhicules routiers de 90% à l'horizon 2050. Le rapport prétend qu'un scénario avec des véhicules à moteur à combustion interne, fonctionnant à 68% avec des carburants liquides à faible teneur en carbone (biocarburants et e-carburants générés à partir d'électricité) et complétés par 23% de véhicules électriques, permettrait de réduire les coûts d'infrastructure à concurrence de 326 à 390 milliards d'euros (la moitié des coûts de l'investissement nécessaire pour l'infrastructure d'électrification) et que les deux scénarios conduiraient à la même réduction de 87% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

La CEJ statue sur la possibilité de condamner des hommes politiques pour défaut de respecter les seuils de qualité de l'air

La CEJ a été saisie par un tribunal de Bavière afin d'examiner si un tribunal allemand peut faire incarcérer des responsables pour défaut d'agir sur les dépassements des limites de la qualité de l'air. L'action fait suite à une décision du gouvernement bavarois d'ignorer une décision antérieure visant à interdire les voitures diesel à Munich, dans le but de réduire les émissions de dioxyde d'azote et ainsi de répondre aux conditions de la directive sur la qualité de l'air ambiant, ainsi qu'une décision de la CEJ de 2014 portant sur la qualité de l'air à Londres, statuant que les tribunaux devraient exercer tous les recours possibles afin de veiller à ce que les villes respectent les limites légales fixées en matière d'émissions de dioxyde d'azote.

L'Allemagne lance une vaste consultation à propos d'un plan de transport durable

Le gouvernement allemand va créer une taskforce chargée d'un plan de transport durable d'ici à la fin 2018, afin de préciser comment le pays peut respecter ses objectifs de réduction des émissions dans le transport. Elle se concentrera sur les voitures électriques, les carburants alternatifs, la numérisation, un cadre réglementaire pour l'industrie et l'emploi. L'initiative impliquera des contributions de l'industrie, des organisations non-gouvernementales et des syndicats et a pour but d'élaborer des propositions en vue de respecter l'objectif officiel de réduction des émissions dans le secteur du transport de 40 à 42% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

- 00 -

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