

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

DÉCEMBRE 2016



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion du Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen

Le Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen s'est réuni le 7 décembre dernier. La stratégie de mobilité à faibles émissions, publiée récemment par la Commission européenne, était le principal sujet à l'ordre du jour. En effet, le rapporteur fictif de la Commission Transport, la socialiste Karoline Graswander-Hainz, était présente afin d'entendre les points de vue du Groupe à cet égard. Mme Graswander-Hainz a expliqué de manière détaillée le contenu de la stratégie et de ses objectifs (lesquels visent à améliorer la qualité de l'air, à réduire les niveaux de bruit, à réduire les embouteillages et à améliorer la sécurité) après quoi, la FIVA :

- a expliqué que certains chapitres de la stratégie sont pertinents pour le mouvement des véhicules anciens, notamment vu que le principe du pollueur payeur, lequel est sensé orienter davantage les politiques en matière de péage routier et de ZFE, aurait un impact négatif sur le mouvement, car il risque de décourager l'utilisation des véhicules historiques, ce qui conduirait à une perte de l'héritage automobile,
- a noté que ceci serait une conséquence très regrettable et disproportionnée de la politique,
- a noté qu'il est par conséquent approprié de traiter les véhicules historiques comme une catégorie distincte et différente de tous les autres véhicules dans ces discussions politiques et d'y appliquer des exemptions/conditions spécifiques,
- a noté que ceci résoudrait aussi une autre préoccupation liée à l'utilisation accrue des STI pour les systèmes de péage/paiement et de contrôle du trafic routier en général,
- a demandé que le PE inclue une déclaration à cet égard dans son rapport sur la stratégie.

De nombreux membres du Groupe ont participé à la discussion qui s'en est suivie et ont montré leur soutien quant aux points de vue de la FIVA.

Action : la FIVA va insister auprès de Karoline Graswander-Hainz, du rapporteur, le député européen néerlandais du Groupe des Verts, Bas Eickhout, et du rapporteur fictif du Groupe des Chrétiens-démocrates, Massimiliano Salini, afin de proposer à la Commission Transport d'inclure dans le rapport un paragraphe qui :

- note l'importance de préserver l'héritage automobile,
- note le besoin d'éviter les effets potentiellement négatifs sur l'utilisation et la préservation des véhicules historiques découlant de la mise en œuvre de la stratégie,

- par conséquent, demande que les véhicules historiques soient toujours reconnus comme étant distincts et différents de tous les autres véhicules et méritent ainsi une considération et un traitement positifs.

INFORMATION

La politique de transport de l'UE a besoin d'un 'changement systémique' pour être verte

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a déclaré dans un rapport que la politique de transport de l'UE doit forcer un changement majeur vers des véhicules automobiles et ferroviaires à carburants de substitution (c.-à-d. l'électricité plutôt que les carburants fossiles) et poursuivre des actions en vue de réduire la demande de transport, afin que l'UE puisse satisfaire ses objectifs de décarbonisation à long terme. Le rapport souligne que les politiques actuelles en matière de transport ne permettraient pas d'atteindre les objectifs du Livre Blanc sur le Transport, publié en 2011 par la Commission européenne (plus particulièrement, en ce qui concerne la réduction des gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2030 et d'au moins 60% à l'horizon 2050) et que les principales entraves à la réussite sont la lenteur du processus décisionnel des institutions européennes, les intérêts de l'industrie et les subsides qui soutiennent le dommage environnemental, tel que la fiscalité réduite pour les carburants diesel. Par ailleurs, le rapport :

- note que miser uniquement sur la réduction des émissions de CO₂ et d'autres polluants atmosphériques dans le transport routier ne permettrait pas de réaliser les objectifs de décarbonisation,
- propose de déplacer les passagers de la route vers le rail, aux motifs que cela permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre y étant associées de 2% à 14%,
- propose d'adopter des pratiques, telles que le travail à distance et l'augmentation des taxes des modes de transport dommageables pour l'environnement, ce qui permettrait d'aborder l'amélioration de la qualité de l'air et des nuisances sonores de manière plus rentable.

Selon le PE un contrôle plus strict au niveau de l'UE éviterait un autre « dieselgate »

Le Parlement européen a demandé à la Commission européenne de renforcer les contrôles d'homologation préalables à la vente des voitures afin d'éviter un autre *dieselgate*. Un rapport de la Commission d'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur automobile du Parlement européen estime que tant la Commission que les États-membres étaient conscients que les constructeurs automobiles utilisaient des pratiques illégales pour masquer les niveaux réels d'émissions avant le scandale Volkswagen, et conclut que les nouveaux essais en conditions de conduite réelles ne vont que réduire, pas éliminer, l'utilisation éventuelle future de dispositifs 'frauduleux' concernant les émissions. Le document est uniquement consultatif, mais affirme qu'à tout le moins l'Allemagne, la France, l'Italie et le Luxembourg savaient que les constructeurs automobiles exploitaient les essais désuets en laboratoire et constate que la Commission avait été mise au courant et avait discuté des irrégularités éventuelles, mais qu'elle n'a pas ouvert d'enquête à ce sujet, ni demandé davantage d'informations aux États-membres. Le rapport poursuit en disant qu'un « renforcement drastique » de la surveillance des voitures au niveau européen est nécessaire et que la Commission devrait disposer de pouvoirs au niveau de l'ensemble de l'UE afin de procéder à de nouveaux essais sur des véhicules homologués et d'imposer des amendes en cas de non-conformité.

- 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.