

## SITUATION DES PROBLÉMATIQUES UE



JUILLET 2016

### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **La Commission européenne annonce une stratégie pour une mobilité à faible taux d'émission**

Fin juillet, la Commission européenne a publié une note d'orientation pour une stratégie de 'mobilité à faible taux d'émission' visant à améliorer la qualité de l'air, à réduire les nuisances sonores, à diminuer la congestion et à améliorer la sécurité. Son objectif est de fixer des principes directeurs clairs permettant aux États membres de se préparer à l'avenir en dressant la liste des options envisagées expliquées à l'aide de similitudes avec des initiatives prises dans des domaines connexes et de la manière dont des synergies peuvent être mises en œuvre. Les principaux éléments de la stratégie sont les suivants :

- augmenter l'efficacité du système de transport en tirant le meilleur parti des technologies numériques, en pratiquant une tarification intelligente et en encourageant l'utilisation de modes de transport moins polluants ;
- accélérer l'utilisation d'énergies de substitution à faible taux d'émission dans les transports, telles que les biocarburants avancés, l'électricité, l'hydrogène et les carburants de synthèse renouvelables ;
- favoriser l'évolution vers des véhicules à émission nulle (définis comme ceux dont les émissions à l'échappement sont inférieures à 50g/km), comprenant ainsi certains véhicules hybrides rechargeables, les véhicules tout électriques et les véhicules à pile à combustible ;
- soutenir les initiatives des villes et autorités locales qui incitent à l'utilisation des énergies de substitution à faible taux d'émission en vue de la réduction de la congestion et de la pollution.

Il est évident que chaque élément précité aura des répercussions sur l'utilisation des véhicules anciens. Les actions liées à chacun des éléments méritent toutefois un intérêt particulier en raison de leur caractère préoccupant:

- la mise en œuvre continue de technologies numériques conçues en vue de la réduction de la congestion, y compris un plan visant à stimuler la communication entre les véhicules mêmes et entre les véhicules et les infrastructures ;
- l'objectif d'amélioration de la tarification routière afin de la rendre plus équitable et plus efficace et de mieux tenir compte des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur, notamment sur des normes communes pour doter l'UE d'un système de péage fondé sur la distance (voir les consultations ci-dessous) ;

- les actions visant l'accélération de l'utilisation des biocarburants avancés, de l'électricité, de l'hydrogène et des carburants de synthèse renouvelables en créant de fortes incitations à innover, ces énergies devant couvrir 15 à 17 % de la demande en énergie pour le transport en 2030 en lieu et place des produits pétroliers ;
- l'objectif de création d'un marché pour les véhicules à émission nulle : la Commission poursuit ses travaux d'élaboration de normes applicables aux voitures et aux camionnettes après 2020 (voir les consultations ci-dessous) ainsi que ses travaux visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone des camions, des autobus et des autocars, y compris l'élaboration de normes en matière de rendement énergétique pour ces véhicules et d'un système de contrôle de leurs émissions de dioxyde de carbone.

Voir : [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en.htm).

### **Consultation de la Commission européenne relative aux émissions des voitures et camionnettes, à l'Eurovignette et au péage routier**

La Commission européenne a démarré trois consultations relatives à la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émission, chacune d'elles visant à réaliser les engagements de la Conférence de Paris concernant les émissions des voitures et des camionnettes après 2020, l'Eurovignette et le péage routier. Si aucun des sujets ne présente un intérêt immédiat pour la FIVA, ils contiennent tous des éléments qui peuvent intéresser la FIVA étant donné que les consultations appellent à des réactions générales par rapport aux taxes sur les véhicules et l'utilisation des voies publiques, en vue de l'établissement d'une approche basée sur le principe du pollueur-payeur pouvant être mise en œuvre à l'aide de différents systèmes. Ceci est bel et bien important pour la FIVA si l'on tient compte des nombreux systèmes de taxation applicables aux véhicules anciens, de l'augmentation des LEZ et des possibilités envisagées par rapport à l'utilisation généralisée du péage routier.

*Action FIVA : la FIVA émettra un avis sur chaque sujet*

### **Rencontre de la FIVA avec le Cabinet de la Commissaire Bulc**

Le 9 septembre, la FIVA rencontrera le Cabinet de la Commissaire européenne pour la Mobilité et le Transport (MOVE), Violeta Bulc. La FIVA utilisera cette opportunité pour expliquer à la Commissaire et son département toute l'importance de la préservation et de l'utilisation des véhicules historiques ainsi que les intérêts de leurs propriétaires afin de faire reconnaître la spécificité des véhicules historiques, et par conséquent la nécessité d'un traitement distinct lors du développement des politiques. La FIVA est bien consciente que ceci représente un réel défi étant donné que, d'une part, la tâche principale de la DG MOVE consiste en la gestion des débats politiques relatifs au coût lié à la pollution causée par le transport et la formulation de solutions par rapport à ce problème, et que, d'autre part, les véhicules plus anciens sont au centre du débat. La FIVA compte dès lors définir le terme 'véhicule historique' et expliquer leur valeur culturelle ainsi que la nécessité de sauvegarder le patrimoine qu'ils représentent pour les générations futures et la valeur économique que représente le marché consistant en leur préservation et leur utilisation. Cette rencontre représente une opportunité importante pour la FIVA, qui ne traite actuellement qu'au cas par cas les problèmes avec les autorités et les politiques. La FIVA pourra ainsi s'assurer que les décisionnaires de la DG MOVE comprennent la

valeur que représentent les véhicules historiques, qu'ils prennent une position d'égard par rapport aux véhicules historiques dans le développement de leurs politiques en tenant compte des besoins spécifiques de ces véhicules, et qu'ils communiquent ces informations à d'autres DG, et notamment aux DG Environnement et Entreprise.

**La commission du marché intérieur s'accorde sur les amendements au projet de mise à jour de la directive sur les armes à feu qu'elle présentera au Parlement européen**

Le 13 juillet, la commission du marché intérieur du Parlement européen a adopté ses amendements au projet de mise à jour de la directive sur les armes à feu de la Commission européenne. Le texte adopté n'est pas encore disponible étant donné qu'il doit encore être révisé par les linguistes juridiques. Avant le vote, les groupes politiques ont convenu de certains amendements de compromis qui – tenant compte du soutien des différents partis – auraient dû être adoptés par la commission. Les amendements de compromis concernent entre autres les armes désactivées et, en ce, également les véhicules historiques militaires porteurs d'armes désactivées intégrées ou attachées. La prochaine édition de la présente lettre d'information présentera en détail l'accord de la commission tel qu'il sera présenté au Parlement européen en septembre, en préparation des négociations en Conseil avec les Etats membres.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tidde Bresters (Président), Claude Delagneau, Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Adalberto Gueli, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen et Christos Petridis.  
La Commission est accompagnée par EPPA, représentée par Andrew Turner.