

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE



JUIN 2017

OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion du groupe de véhicules historiques du Parlement européen du 21 juin

Lors de la réunion, la FIVA a présenté un aperçu du train de mesures de mobilité (voir la mise à jour des questions UE de mai 2017) et des éventuelles conséquences pour l'utilisation des véhicules historiques. La FIVA a pris note de ce qui suit :

- Les fondements pour « une mobilité propre, sécurisée, connectée et automatisée » ont été posés depuis de longues années au travers de la régulation UE des émissions, de la législation relative à la qualité de l'air qui a par ailleurs stimulé la création de zones à faibles émissions, de la directive cadre sur les Systèmes de Transport Intelligent, des mesures visant à stimuler le développement de véhicules à faible ou zéro émission, et des nombreux documents stratégiques revendiquant la « nécessité d'internaliser les coûts externes du transport » en évoluant vers le principe du « pollueur-payeur ».
- Le principe du « pollueur-payeur » crée certaines inquiétudes. Leurs émissions CO2 étant souvent bien plus élevées que celles des voitures modernes, des taxes par kilomètre parcouru démesurément élevées pourraient être demandées pour les véhicules historiques. Même si les véhicules historiques ne parcourent que peu de kilomètres, des taxes démesurées pourraient décourager les propriétaires d'utiliser leur véhicule, ce qui signifierait une diminution graduelle du patrimoine automobile et de l'activité économique qui l'entoure. Les véhicules historiques pourraient en outre être interdits sur certaines routes s'ils ne peuvent se connecter aux Systèmes de Transport Intelligent (STI) qui régiront l'utilisation future du réseau routier.
- Actuellement, les véhicules historiques bénéficient d'un traitement favorable par rapport aux taxes nationales et dans de nombreuses zones de faibles émissions. Une définition propre leur a été accordée au niveau européen, qui permet de les différencier des vieux véhicules et qui leur offre un statut particulier (et favorable) dans la législation européenne.
- La Commission européenne est généralement supposée orienter la gestion des zones à faibles émissions. Les recommandations aux administrations locales pourraient inclure la différenciation entre les véhicules historiques et les « vieux » véhicules par rapport aux conditions d'accès et aux taxes associées. La publication de cette orientation est attendue avant la pause estivale.

- Le soutien politique reste essentiel. À l'avenir, certains décideurs politiques confondront probablement « véhicules historiques » et « vieux véhicules ». Ceci compliquera sans nul doute la promotion des véhicules historiques dans un environnement où la proportion des véhicules à faible ou zéro émission ne cessera de s'accroître et que l'automatisation ne cessera de se mettre en place.

Action : Le groupe a finalement décidé de rédiger un projet de document expliquant le rôle des véhicules historiques en 2030 et au-delà en vue de leur promotion. Un document visant une orientation pour les LEZ (zones de faibles émissions) en concertation entre les autorités locales et le réseau européen des villes (pour autant qu'il soit tenu compte de la recommandation positive envers les véhicules historiques), qui permettra d'exempter les véhicules historiques de toute taxe prévue dans la *Directive sur la taxation des véhicules pour l'utilisation des infrastructures*.

INFORMATIONS

Les États membres souhaitent garder le contrôle des taxes routières

Lors d'une première discussion concernant le train de mesures de mobilité au sein du Conseil, les États membres ont salué les modifications apportées à la Directive Eurovignette, mais ont également revendiqué plus de liberté en matière de taxation pour l'utilisation du réseau routier. Certains souhaitent pouvoir continuer à utiliser les systèmes actuels, d'autres souhaitent garder les systèmes basés sur le temps et d'autres encore demandent une analyse de l'extension du système valable pour les camions aux camionnettes et voitures.

La pollution de l'air à Bruxelles

Le groupe de pression écologique ClientEarth a publié des données montrant que les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) dépassent largement les limites fixées par la Directive UE concernant la qualité de l'air ambiant et exige dès lors que les autorités municipales mettent en place des systèmes de surveillance adéquats. ClientEarth a déjà entrepris des actions légales similaires concernant le NO₂ au Royaume-Uni, forçant ainsi une révision de la politique en matière de pollution, et dans plusieurs villes allemandes, dont Munich, où le maire a ensuite annoncé des restrictions sur l'utilisation des voitures diesel. Récemment, ClientEarth a également porté plainte auprès de la Commission européenne contre le gouvernement bulgare, qui a octroyé des aides d'État illégales d'un montant de près de 1,3 milliard d'euros à des centrales de cogénération, dont des centrales au charbon.

La pollution de l'air en Allemagne

L'agence allemande pour l'environnement UBA a rapporté qu'en 2016, les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) dépassaient les limites UE dans plus de la moitié des stations de surveillance allemandes, mais que la pollution au NO_x était en baisse dans tous les secteurs depuis 1995. UBA désigne les véhicules diesel comme principaux responsables. Ils génèrent 72,5% de la totalité des émissions NO₂ relatives au transport en Allemagne. Même les véhicules Euro 6 peuvent dépasser les limites NO₂ d'un facteur 10 ou plus. Depuis la publication du rapport, le gouvernement allemand a annoncé des plans pour la création d'un 'Forum national sur le diesel'

(créé par les ministères de l'Environnement et du Transport, avec la participation des autres ministères), dont les objectifs seront d'élaborer une réponse à la pollution au diesel, de mettre en place des nouveaux cycles d'essai basés sur des conditions réelles de conduite, et de créer un institut permettant de tester chaque année les émissions NOx et NO2 d'environ 70 voitures dans des conditions réelles de conduite.

Les eurodéputés réclament des émissions plus strictes basées sur des conditions réelles de conduite

L'avis de la commission de l'environnement du Parlement européen sur la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émission appelle à des limites de pollution de l'air plus sévères pour les voitures et camionnettes, à des cycles d'essai CO2 dans des conditions réelles de conduite, à la création d'une nouvelle classe Euro 7 avant 2025 prévoyant des limites plus strictes en matière de polluants tels que les oxydes d'azote (NOx), et à la mise en place de contrôles CO2 sur la route pour les véhicules utilitaires légers. Ces recommandations seront considérées par la commission des transports en septembre. La position du PE sur la stratégie sera ensuite adoptée en session plénière en octobre.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tidde 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.