

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

OCTOBRE 2017



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La FIVA participe à la consultation sur l'assurance automobile

En octobre, la FIVA a participé à une consultation portant sur la révision de la directive sur l'assurance automobile, lancée par la Commission européenne suite à l'arrêt « Vnuk » rendu par la CJE, lequel interprète la directive de manière telle qu'elle rendrait obligatoire pour toutes les personnes utilisant une quelconque forme de transport motorisé de contracter une assurance en responsabilité civile illimitée – en ce compris toutes les personnes exerçant toutes formes de sport automobile. Certaines fédérations nationales ont exprimé leur inquiétude quant au fait que l'arrêt créerait un impact négatif sur les primes ou sur la disponibilité de la couverture d'une quelconque prime et mettrait ainsi la viabilité des événements de sport automobile en péril. Dans sa réponse, la FIVA a fait remarquer que :

- un marché spécialisé, mature et opérationnel existe pour l'assurance des véhicules historiques.
- la directive sur l'assurance automobile fournit une réglementation importante pour le trafic routier européen, mais n'a pas été conçue pour réglementer le sport automobile.
- le champ d'application devrait être explicitement limité aux accidents causés par des véhicules automobiles dans le contexte du trafic routier.

Un député européen questionne la Commission européenne sur les Zones à faibles émissions

Plus tôt cette année, le député européen allemand, Alex Voss, a soumis une question à la Commission européenne soulignant que :

- de nombreux États-membres utilisent à présent, outre les vignettes, des éco-stickers et des stickers d'émissions en vue de réglementer l'accès des véhicules aux différentes zones à faibles émissions ;
- pour les citoyens européens qui se déplacent à l'intérieur de l'UE, ceci représente une charge significative et, en termes pratiques, conduit à des problèmes d'espace sur le pare-brise pour les voitures lorsque des vignettes sont également utilisées ;
- les normes d'émissions communes au sein de l'UE signifient que la comparabilité des véhicules à l'intérieur de l'UE ne devrait pas être un problème.

Sa question était la suivante : « La Commission a-t-elle l'intention de proposer un système commun d'éco-stickers ou des règles en vue d'une reconnaissance mutuelle des éco-stickers dans toute l'UE ? Si ce n'est pas le cas, pour quelles raisons et quelles alternatives la Commission envisage-t-elle ? »

La Commissaire chargée du Transport, Mme Bulc, a répondu à sa question en octobre comme suit : « La Commission a lancé une étude détaillée portant sur les réglementations d'accès, en ce compris aux zones à faibles émissions, laquelle identifiera également les bonnes pratiques. Les résultats devraient être publiés à l'automne 2017. L'étude montre qu'il existe différentes manières de mettre en œuvre des zones à faibles émissions, outre l'utilisation de stickers manuels, par exemple par le biais de solutions technologiques. D'autres activités seront déployées par la Commission en 2018 sur la base des résultats de cette étude, tout en tenant compte bien entendu des principes de subsidiarité. Le rôle principal de la Commission consiste toujours à faciliter l'échange d'informations et de bonnes pratiques, à encourager la coopération transfrontalière, l'harmonisation des pratiques et l'interopérabilité des systèmes de transport intelligent. » Veuillez vous référer à la mise à jour des questions UE d'août/septembre pour plus d'informations à propos de cette étude.

INFORMATION

L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) détaille le parc automobile

L'ACEA a publié des données montrant que sur les 252 millions de voitures dans l'UE :

- la moyenne d'âge des voitures est de 10,7 ans – les voitures ont tendance à être plus vieilles dans les États-membres orientaux moins nantis, avec une moyenne d'âge de 16,7 ans pour la voiture lituanienne, par rapport à 6,2 ans au Luxembourg ;
- 40% sont des voitures diesel ; 0,1% des voitures sont entièrement électriques ; 0,4% sont hybrides et 2,2% fonctionnent au GPL ou au gaz naturel. La majorité, soit 55,7%, fonctionne à l'essence ; quasi 66% des voitures en France sont diesel, par rapport à 4,9% en Grèce ;
- la moyenne d'âge des utilitaires légers est également de 10,7 ans, bien que sur les plus de 30 millions de camionnettes en circulation sur les routes européennes, une beaucoup plus grande part – 87,8% – fonctionne au diesel. La diversité du transport routier en Europe est complétée par 7 millions de véhicules utilitaires moyens et lourds, dont plus de 95% fonctionnent au diesel.

L'ACEA a également demandé à ce que les émissions du cycle de vie d'un véhicule – c.-à-d. en ce compris le CO₂ généré pendant sa construction – soient incluses dans les calculs d'émissions au moment de fixer les futures limites d'émissions des véhicules.

La pollution au NO₂ conduit à une augmentation de 10% des décès prématurés

L'Agence européenne pour l'environnement a noté que le nombre de décès prématurés attribués à une exposition au NO₂ a augmenté de 7.000 cas pour atteindre 75.000 en 2015, avec les pires impacts rapportés en Italie, au Royaume-Uni, en Allemagne, en France et en Espagne. Cependant, le rapport a également noté une tendance à la baisse des particules fines PM10, tout en signalant que la Grèce, la Pologne et la Bulgarie dépassent toujours la limite annuelle fixée par la législation européenne à une moyenne de 40µg/m³.

L’empreinte carbone d’un véhicule électrique est toujours inférieure au diesel

Une étude entreprise pour le groupe de lobby environnemental Transport & Environment (T&E) a montré que les émissions de CO₂ du cycle de vie d’un véhicule électrique sont inférieures à celles d’un modèle diesel conventionnel, même lorsque ses batteries sont rechargées au moyen de l’électricité la ‘plus sale’ en Europe. Le calcul incluait la pollution émise lors de la construction du véhicule et de la batterie et a démontré qu’en Pologne, où plus des trois quarts de l’électricité sont générés par combustion de charbon, l’empreinte carbone du cycle de vie d’un véhicule électrique serait inférieure de 25% par rapport à celle d’un véhicule diesel. En Suède, où deux tiers de l’énergie sont générés par des sources renouvelables, les émissions d’un véhicule électrique seraient inférieures de 85%, selon le rapport.

La Slovaquie a l’intention d’abandonner progressivement les voitures à moteur à combustion interne d’ici à 2030

Le gouvernement slovaque a annoncé qu’après 2030, les voitures à essence et diesel ne seront plus éligibles pour une première immatriculation et qu’à partir de 2025, une première immatriculation sera uniquement possible pour les voitures et les utilitaires légers qui émettent moins de 100 g/CO₂ par kilomètre, conformément au certificat de conformité. Le gouvernement espère que ces mesures encouragent une hausse du nombre de véhicules électriques, de véhicules hybrides et de véhicules utilisant des carburants fossiles à plus faibles émissions.

Une nouvelle recherche détaille la pollution de Londres

Une recherche a démontré que les seuils de particules fines PM2.5 dans le Grand Londres dépassent les directives de l’Organisation mondiale de la santé de 50% ou plus et que dans le centre de Londres, les seuils moyens annuels des particules PM2.5 sont quasi deux fois supérieurs aux seuils de 10 µg/m³ visés par la directive de l’OMS. Le Maire de Londres a instauré une nouvelle taxe surnommée la « Toxicity Charge » (« T-Charge ») dans le centre de Londres, imposant une surtaxe de 10£ (11€) par jour à tous les véhicules pré-Euro 4. Cependant, le maire a également annoncé un nombre d’initiatives politiques en vue de réduire les émissions des engins de construction et des poêles à bois.

- 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.