

MISE À JOUR QUESTIONS UE

JUIN 2020



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion virtuelle du groupe de véhicules historiques du Parlement européen

Le 25 juin dernier, le GVHPE s'est réuni virtuellement dans le but de partager les points de vue à propos de l'impact de la Covid-19 sur le mouvement des véhicules historiques. Les membres de la FIVA ont présenté dans le détail une enquête menée par la FBHVC en juin, montrant l'impact sur les activités du club et comment les clubs ont géré la communication et les contacts avec les membres, les informations à propos des événements reportés et des événements virtuels, les contacts avec les membres de la FIVA et les activités de soutien des ANF, ainsi qu'un salon virtuel organisé en Allemagne en vue de remplacer un événement prévu. La FIVA a ensuite présenté les rapports d'information issus d'une enquête paneuropéenne montrant l'attitude de plus en plus favorable des consommateurs à l'égard des zones à faibles émissions suite à la crise sanitaire et faisant remarquer que la Commission européenne n'a toujours pas publié les orientations relatives à la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR). La FIVA a également rapporté que les primes à la casse sont mises en œuvre dans certains pays pour aider à la relance de l'économie et qu'une conséquence sera la perte potentielle de véhicules historiques (voir plus de détails ci-dessous).

INFORMATION

Les constructeurs automobiles demandent plus d'infrastructure pour les e-véhicules dans la relance européenne

L'ACEA, l'association des constructeurs européens d'automobiles, et un organisme commercial représentant les compagnies d'électricité allèguent que le plan de relance lié au coronavirus de l'UE doit viser à installer deux fois plus de points de recharge que prévu, disant que 2 millions au lieu de 1 million sont nécessaires à l'horizon 2030. En outre, ils insistent pour que la directive de 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs soit révisée en conséquence. Selon eux, il convient de se concentrer sur l'infrastructure dans les zones urbaines et sur les principaux réseaux transeuropéens et régionaux en Europe. Dans un développement séparé, le groupe environnemental T&E prévoit que les voitures électriques atteindront une parité de prix avec les modèles conventionnels en 2024 et que des ventes annuelles de 5 millions de véhicules sont attendues d'ici à 2030.

Les producteurs de carburants considèrent la neutralité carbone

Une association commerciale de compagnies pétrolières et de raffineries travaille sur des plans visant à parvenir à la neutralité carbone en abandonnant les carburants fossiles et en basculant entièrement sur la production de carburants liquides bas carbone (LCLF) dans le courant des trois prochaines décennies, disant que *...Dans le scénario le plus ambitieux, la neutralité carbone pourrait être atteinte pour l'ensemble des carburants liquides restants dans le transport routier, avec une réduction de 50% de l'intensité carbone dans les secteurs maritime et aérien de l'UE...* et avec pour objectif de compléter plutôt que de rivaliser avec l'électrification du transport routier. Dans son annonce, l'association souligne que les LCLF ont l'avantage de présenter une bonne densité énergétique, d'être simples à stocker et de convenir à une utilisation dans les véhicules existants et de permettre des *technologies habilitantes* sur la voie vers zéro émission, comme étant la *première génération de biocarburants, d'hydrogénation des huiles végétales / déchets et résidus, de biomasse en biocarburants liquides (BTL), de biocarburants avancés et d'e-carburants, de capture et de stockage du carbone (CSC) et d'hydrogène propre utilisé dans les raffineries*. Elle ajoute que les premières usines entièrement commerciales pourraient être opérationnelles d'ici à 2025.

Une enquête au sein de villes européennes montre un soutien accru pour les ZFE

Une enquête menée en juin au nom de T&E et de l'Alliance européenne pour la santé publique dans 21 villes en Belgique, en France, en Allemagne, en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni et visant à évaluer les points de vue en matière de qualité de l'air urbain, a montré que 64% des répondants ne souhaitent pas retourner aux niveaux de pollution urbaine pré-Covid-19, 68% des résidents des zones métropolitaines sont d'accord pour dire que les villes doivent « prendre des mesures efficaces » en vue de lutter contre la pollution de l'air (le soutien était le plus élevé dans les villes espagnoles, italiennes et britanniques), 63% des conducteurs européens indiquent soutenir l'interdiction des voitures dans les centres-villes et 74% disent que les villes doivent prendre des mesures efficaces pour protéger les citoyens contre la pollution de l'air, même si cela requiert le réaménagement de l'espace public pour les piétons, les cyclistes et les transports publics. Les résultats ne sont pas nécessairement surprenants étant donné le contexte de l'enquête, mais sont toutefois pertinents, car ils ont la capacité d'influencer les politiques publiques. T&E a commenté que les maires de Paris, Bruxelles et Londres *sont déjà en train d'étendre les pistes cyclables et de réinstaller les zones à faibles émissions* et que *...le défi maintenant consiste à pérenniser ces mesures durables 'temporaires', à remplacer les véhicules polluants par des véhicules partagés et électriques et à encourager d'autres villes à leur emboîter le pas.*

Les objectifs en matière de qualité de l'air ne seront pas atteints

La Commission européenne a noté qu'au moins la moitié des États-membres de l'UE risquent de manquer les objectifs contraignants en matière de qualité de l'air à l'horizon 2030. La Commission est inquiète de voir que la plupart des plans des États-membres visant à lutter contre les cinq polluants clés – oxydes d'azote, composés organiques volatiles non-méthaniques (COVNM), ammoniac, particules fines (PM_{2,5}) et dioxyde de soufre (tels que visés par la directive sur les programmes de réduction progressive des émissions nationales) – sont insuffisants. Sur les 20 programmes nationaux de lutte contre la pollution de l'air (NAPCP) évalués jusqu'à présent par la Commission, plus de la moitié est considérée comme étant à « haut risque » de manquer les objectifs 2030 pour au moins un polluant et seulement sept États-membres répondent à l'ensemble des objectifs. En conséquence, la Commission demande aux gouvernements de montrer comment ils ont l'intention de combler ce déficit en mettant en œuvre des mesures plus efficaces dans certains secteurs, dont l'agriculture, le transport et l'énergie. Deux États-membres, la Roumanie et la Grèce, font face à des poursuites judiciaires pour avoir omis de soumettre un projet de NAPCP à la Commission. Les résultats sont associés à des chiffres montrant que les émissions de CO₂ des véhicules neufs ont continué d'augmenter l'année dernière, au vu des chiffres provisoires révélés par l'Agence européenne pour l'environnement, montrant que les émissions de dioxyde de carbone des voitures et des camionnettes neuves ont augmenté de 1,3 % en 2019, pour la troisième année consécutive – attribuant une partie de l'augmentation à la hausse des ventes de SUV, représentant 38% des immatriculations de voitures neuves.

Le retour des primes à la casse

Certains pays proposent d'introduire des primes à la casse pour aider à la relance économique, nécessaire suite à la crise de la Covid-19. L'Espagne a annoncé un plan de relance de 3,75 milliards d'euros pour l'industrie automobile, en ce compris des primes à la casse de 250 € pour 2020. Cette prime encouragera la mise à la casse et le remplacement par des e-véhicules, mais aussi le remplacement de voitures et de camionnettes dont les émissions atteignent ou dépassent 120g CO₂/km et 155g CO₂/km. Par ailleurs, 100 millions d'euros sont alloués en vue de promouvoir l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables, ainsi que de poids-lourds alimentés au gaz. La France et l'Allemagne mettent également des plans de sauvetage en place, la France offrant une aide allant jusqu'à 12.000 € par personne pour les véhicules électriques. Le plan allemand aussi offre uniquement une aide directe aux véhicules électriques.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis, Kurt Sjoberg et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.