

MEMORANDUM

A: Commission Législation

De: Andrew Turner

Date: Mai 2010

Re: Passage au Contrôle Technique – **MISE A JOUR**

Cher tous,

Vous vous rappellerez sans doute qu'à la fin de l'année dernière, la FIVA a diffusé un memo sur le passage au Contrôle Technique qui expliquait la situation courante et demandait aux ANF de répondre à quelques questions concernant le passage au Contrôle Technique dans chaque Etat Membre.

La Commission Européenne est actuellement en négociation avec un bureau externe pour organiser une consultation publique de la révision planifiée de la Directive existante sur le passage au Contrôle Technique. Cette négociation devrait se terminer à la fin du mois de juin et la consultation publique commencera alors en juillet.

Dans le but que la FIVA soit capable de contribuer au mieux à cette consultation et pour s'assurer que les intérêts de la FIVA ne soient pas affectés par une quelconque nouvelle proposition, nous avons besoin du maximum d'informations de la part des ANF. Si vous n'avez pas répondu aux questions (détaillées à la fin de ce memo) l'année dernière, merci de le faire maintenant.

ADDITIONNELLEMENT: outre ces questions posées l'an dernier, voici une AUTRE question à laquelle la FIVA voudrait que toutes les ANF répondent:

Question: si votre pays applique des règles séparées de passage au Contrôle Technique aux véhicules historiques, voudriez-vous s'il vous plaît détailler la définition d'un véhicule historique utilisée dans la loi dans le but de faire appliquer les conditions spécifiques de test?

Memo de novembre 2009:

Outre les discussions à Turin avec quelques membres de la Commission Législation sur le passage au Contrôle Technique, veuillez trouver plus loin un résumé des emails récents, le détail de ces discussions et des actions requises.

Historique

La Commission Européenne est occupée à amender la Directive sur le passage au Contrôle Technique. Elle utilise 2 procédures de prise de décision à cet effet:

1. La procédure de Comitologie : elle est utilisée pour s'assurer que les Directives conservent leur pertinence vis-à-vis des progrès techniques. Elle implique des fonctionnaires civils des Etats Membres et des officiels correspondants de la Commission Européenne qui décident comment changer les aspects techniques des Directives existantes. Le Parlement Européen peut soit approuver soit rejeter les changements proposés. La procédure n'est pas très claire, mais elle a été divisée pour accélérer le processus de prise de décision sur des sujets de nature technique – mais pas uniquement.
2. La procédure de Co-décision : elle est utilisée pour des sujets de principe – pour une nouvelle législation et pour amender des Directives existantes. Elle implique: une consultation publique formelle par la Commission Européenne pour l'aider à rédiger/amender une proposition pour une Directive suivie par un scrutin au Parlement et Conseil Européens. C'est la procédure suivie ces dernières années pour la plupart des sujets sur lesquels la FIVA a travaillé. Cela peut prendre des années du début à la fin.

Des changements aux dispositions techniques de la Directive sont actuellement en cours sous la Procédure de Comitologie.

La Commission commencera alors l'année prochaine (et après que la nouvelle Commission Européenne soit en place) à travailler à l'amendement des principes de la Directive. La FIVA pourra faire ses commentaires à toutes les étapes appropriées de ce processus si nécessaire. A notre connaissance, la Commission n'a PAS l'intention de modifier les dispositions applicables aux véhicules historiques dans la Directive existante, qui sont:

Préambule 20: Les Etats Membres peuvent, si nécessaire, exclure de la portée de cette Directive certains véhicules qui sont considérés comme d'intérêt historique. Ils peuvent également établir leurs propres règles de contrôle pour de tels véhicules. Néanmoins, un tel droit ne peut pas conduire à l'application de règles plus strictes que celles auxquelles les véhicules concernés devaient obéir à l'origine.

Article 4.2: Les Etats Membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure de la portée de cette Directive, ou soumettre à des dispositions spéciales, certains véhicules fonctionnant ou utilisés dans des conditions exceptionnelles et des véhicules qui ne sont jamais, ou presque jamais, utilisés sur les routes publiques, incluant les véhicules d'intérêt historique qui ont été fabriqués avant le 1 janvier 1960 ou qui sont temporairement retirés de la circulation.

Article 4.3 Les Etats Membres peuvent, après consultation de la Commission, édicter leurs propres règles de contrôle pour des véhicules considérés d'intérêt historique.

Les changements possibles proposés à cette Directive l'an prochain seront:

1. Changer la fréquence de test pour les voitures, des 4 années actuelles à partir de la date de première mise en circulation du véhicule et par la suite tous les deux ans jusqu'à 4 ans et ensuite chaque année.
2. Mettre en place clairement que les règles de contrôle soient basées sur celles en vigueur à la première immatriculation du véhicule concerné – ceci correspond à un changement positif – ,

par ex pour s'assurer que le système de freinage d'un véhicule de 37 ans ne doit pas satisfaire aux règles appliquées à un véhicule moderne.

3. Inclure les motos et les remorques de moins de 3500 kgs dans la portée de cette Directive.

Les récentes discussions ont montré que:

- TRES PEU de pays ont en fait imposé différents régimes de contrôle (comme autorisé par la Directive) pour des véhicules historiques – en conséquence, la disposition précisant que les règles de contrôle soient basées sur celles en vigueur au moment de la première immatriculation du véhicule concerné est essentielle.
- L'équipement de contrôle moderne est de plus en plus sophistiqué et, de ce fait aussi, de plus en plus sensible, et il est possible dans le futur que le contrôle actuel soit de plus en plus automatisé. Ceci signifie que:
 - Les véhicules historiques pourraient être contrôlés d'une façon bien plus rigoureuse maintenant (et dans le futur) que ce n'était le cas dans les années passées avec l'effet qu'un véhicule historique pourrait échouer à son passage au contrôle technique, alors que ce même véhicule dans exactement le même état l'aurait réussi précédemment – par exemple, les vibrations à basse fréquence qui pourraient être attendues et qui n'affecte pas la sécurité du véhicule pourraient être détectées par les équipements modernes et, en conséquence, conduire au refus du véhicule au contrôle.
 - La sensibilité humaine dans la procédure de contrôle sera de plus en plus perdue. Des machines de contrôle automatisées seront de plus en plus utilisées, mais elles ne peuvent que conclure par une acceptation ou un refus – les propriétaires de véhicules historiques seront désavantagés parce que l'intervention humaine peut permettre une vue de bon sens sur le véhicule, prenant en considération la dynamique globale et la conception réelle du véhicule, ce qui peut autoriser le passage d'un véhicule au contrôle là où il aurait échoué avec une machine automatisée.
 - La disposition comme quoi les règles de contrôle soient basées sur celles en vigueur au moment de la première immatriculation du véhicule concerné peut aussi être problématique - par exemple: l'interdiction de l'utilisation de l'amiante dans les freins signifie que les camions/bus historiques utilisant des garnitures de freinage modernes, bien qu'ayant été conçus pour utiliser des garnitures en amiante, ne peuvent plus prétendre à leur efficacité de freinage attendue au moment de leur conception.

A la lumière de ce qui précède, j'aimerais recevoir d'autres points de vue sur ces points – particulièrement pour déterminer s'il y a eu des expériences communes dans l'UE. Si tel est le cas, la FIVA doit déterminer si ce devrait être une pratique commune pour les états membres de "mettre en place leurs propres règles de contrôle pour des véhicules considérés comme d'intérêt historique". Si oui, ce sera une tâche pour les Fédérations nationales d'informer leurs gouvernements de développer des régimes de contrôle distincts dans le but d'éviter ces conséquences non-intentionnelles. **Veillez noter**, toutefois, que ceci peut conduire à des lois nationales autorisant des équipements de contrôle plus anciens pour les véhicules historiques. Si ceci se produit, certains véhicules historiques pourraient seulement être contrôlés dans des garages qui ont choisi d'utiliser du matériel plus ancien; comme seuls

ces garages sélectionnés sauraient maintenir de tels équipements, cela pourrait signifier que les propriétaires pourraient devoir parcourir de plus grandes distances pour faire contrôler leurs véhicules.

Toutefois, si nous en déduisons que les véhicules historiques seront de plus en plus désavantagés dans le processus de contrôle comme résultat des observations ci-dessus, nous pourrions conclure que, globalement, le meilleur scénario serait pour les états membres de développer des régimes de contrôle distincts pour les véhicules historiques. Si oui, la FIVA pourrait aussi vouloir proposer à l'UE que la définition d'un véhicule historique dans la Directive soit changée pour refléter plus étroitement la définition de la FIVA d'un véhicule historique, de façon à ce que les états membres puissent aussi utiliser cette définition lors du développement du nouveau régime de contrôle.

Nouvelles étapes - questions

La FIVA a un bref laps de temps pour considérer sa position sur ce sujet avant la consultation de l'UE qui doit démarrer au début de l'année prochaine. Pour aider à déterminer si la FIVA devrait proposer proactivement des changements à la Directive courante de l'UE – et aussi aider les fédérations nationales à informer leurs gouvernements pour imposer des régimes de contrôle séparés pour les véhicules historiques - , j'aimerais recevoir des réponses aux questions suivantes:

1. Dans votre pays, existe-t-il un régime distinct de passage au contrôle technique pour les véhicules historiques? (La FIVA a posé auparavant cette question aux membres mais les résultats montrent seulement l'impact de ces conditions sur les véhicules historiques et ne montrent pas s'il existe un régime distinct pour les véhicules historiques)
2. Dans votre pays, avez-vous noté que les équipements de contrôle moderne ont conduit un nombre inattendu/superflu de véhicules historiques échouant à leur test de passage au contrôle technique ?
3. Si oui, pensez-vous qu'un régime distinct pour les véhicules historiques pourrait maintenant être approprié?
4. Existe-t-il des cas où des véhicules historiques ont été incapables de satisfaire aux règles de contrôle en vigueur lors de leur première immatriculation – comme, par exemple, le cas des freins mentionné ci-dessus?

Salutations,

Andrew Turner

EPPA