

Opportunités d'engagement

Nouvelle proposition de l'UE en matière de contrôle technique – la Commission européenne maintient la définition des VH, mais adopte une approche ferme injustifiée à l'égard des « youngtimers » et autres véhicules usagés

Le 24 avril, la Commission européenne a proposé des [règles actualisées en matière de sécurité routière et d'immatriculation des véhicules](#). Alors que la définition et le traitement existants de véhicules historiques (VH) devraient rester inchangés, la proposition introduit des tests d'émissions plus stricts (y compris pour le NO_x et le nombre de particules fines, l'intégrité de logiciel et les contrôles de modifications non autorisées) et des inspections annuelles pour les véhicules de plus de 10 ans. La proposition introduit également un contrôle technique obligatoire dans l'UE pour les motos, remplaçant ainsi la discrétion laissée actuellement aux États-membres. Cette approche risque d'impacter disproportionnellement les « youngtimers » bien entretenus ou d'autres véhicules usagés toujours couramment utilisés. **Les propositions seront maintenant discutées par le Parlement européen et le Conseil** selon la procédure législative habituelle. Le Parti populaire européen (PPE) a déjà exprimé une forte opposition quant à l'exigence d'inspection annuelle, la voyant comme une mesure disproportionnée qui risque d'imposer un fardeau financier inutile sur les propriétaires de véhicules usagés.

La FIVA prépare une prise de position en vue de notre engagement avec les décideurs politiques européens. Les fédérations nationales sont invitées à partager leurs points de vue avec la Commission Législation.

Véhicules hors d'usage – Échange de points de vue de la Commission Transport du Parlement européen

Le 9 avril, la [Commission Transport \(TRAN\) du Parlement européen a discuté](#) de la législation proposée en matière de véhicules hors d'usage. Les décideurs politiques soutiennent les exemptions pour les VH, indiquant que les normes relatives à la réparation et au recyclage ne devraient pas s'appliquer à ceux-ci et soulignant que la restauration de véhicules et le commerce de véhicules pour pièces détachées ne devraient pas être restreints. TRAN est la commission saisie pour avis et les commissions environnement (ENVI) et marché intérieur et protection des consommateurs (IMCO) sont saisies à titre principal, avec un vote en commission attendu en juin et un vote en plénière prévu en septembre.

La FIVA travaille étroitement avec le Parlement européen et le Conseil afin de veiller à ce que les VH soient adéquatement protégés dans la nouvelle législation relative aux VHU.

Développements

Objectifs de CO₂ – la Commission européenne propose plus de flexibilité aux constructeurs automobiles afin de se conformer aux objectifs de CO₂

Le 1er avril, la Commission européenne a proposé un amendement ciblé des normes d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières et les utilitaires légers neufs. La proposition inclut un mécanisme pour la période 2025–2027, permettant aux constructeurs de respecter les objectifs de CO₂ basés sur la moyenne des émissions sur ces trois années, au lieu de la base annuelle utilisée jusqu'à présent. Cette flexibilité permet aux constructeurs automobiles de compenser les émissions supérieures d'une année avec une meilleure performance dans d'autres, sans pour autant assouplir les objectifs généraux. Ce changement fait partie du Plan d'action pour l'industrie automobile de la Commission européenne, publié le 5 mars, lequel vise à renforcer la compétitivité et la résilience du secteur automobile européen au vu des changements mondiaux et de la pression économique accrue.

Système de réception à titre isolé – la Commission européenne prévoit l'adoption d'amendements législatifs

Le 25 avril, le Vice-président exécutif de la Commission européenne, Stéphane Séjourné, en répondant à une [question du Parlement européen](#) posée par l'eurodéputé Cormand (Verts), [a confirmé que les actualisations](#) du système de réception à titre isolé (RTI) sont attendues d'ici la fin de 2025, en ce compris des tests obligatoires de polluants et d'émissions générées par la conduite réelle sur route, ainsi que des obligations en matière de mesure de CO₂. Le système RTI reste pertinent pour les VH, plus particulièrement dans les cas d'importation, de modification substantielle ou de ré-immatriculation de véhicules anciens non homologués.

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Michail Filippidis, Thierry Garcia Guillourel, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bert Pronk et Kurt Sjöberg. Gabriel Lecumberri d'EPPA travaille avec la Commission.