

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

JUILLET 2021



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion du Groupe de véhicules historiques du Parlement européen

Le 14 juillet dernier, le GVHPE a tenu une réunion virtuelle, au cours de laquelle REACH, la révision de la directive sur les véhicules hors d'usage (directive VHU), l'examen du PE de la stratégie de mobilité durable et intelligente, les textes approuvés par le Conseil européen et le Parlement européen sur la directive tarification routière et la directive sur l'assurance automobile ont été discutés. Voyez les rapports ci-dessous à propos de chacun des sujets. Bernd Lange, le président du Groupe a expliqué qu'il espérait que la prochaine réunion pourrait se tenir en présentiel à Bruxelles et si tel est le cas, l'objectif serait de présenter formellement les résultats de l'enquête de la FIVA à un public invité.

REACH – actualisation

- REACH – le Comité REACH et la Commission européenne envisagent toujours l'autorisation du trioxyde de chrome à des fins de chromage décoratif (c-à-d le chromage habituellement utilisé pour la restauration de véhicules historiques) et une décision est probablement attendue en mars/avril 2022.
- En raison de la mauvaise expérience avec le trioxyde de chrome (durée et coût des autorisations), l'Agence européenne des produits chimiques et la Commission sont aujourd'hui encore plus réticentes à aborder le plomb (utilisé dans les batteries).
- Une révision de REACH, dans le but de moderniser le processus d'autorisation pour faciliter les exemptions générales de substances et pour simplifier et rendre la procédure plus transparente, va débiter bientôt.

Action de la FIVA : la FIVA expliquera à la Commission le besoin continu du trioxyde de chrome pour le chromage décoratif et s'opposera à l'obligation d'autorisation de REACH pour le plomb.

La Commission européenne publie un rapport d'évaluation et une consultation de la directive VHU

La directive (dont l'objet vise à : prévenir les déchets provenant de véhicules, promouvoir la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de récupération des véhicules hors d'usage, améliorer la performance environnementale de tous les opérateurs économiques impliqués dans le cycle de vie des véhicules) est en cours de révision et une proposition d'amendement de la directive est attendue au début de l'année prochaine. En guise de préparation, la Commission a publié :

- Un rapport d'évaluation de la directive : le rapport inclut une ligne dans la section « déchets », affirmant que : « Par exemple, un véhicule serait qualifié de déchet... si les coûts de réparation dépassent la valeur actuelle du véhicule (**exception : voitures ou véhicules de collection**) et que la possibilité de réparation ne peut être présumée, celui-ci serait considéré comme un déchet. » Ceci est bienvenu, car une préoccupation majeure du mouvement de véhicules historiques est que les véhicules historiques risquent d'être considérés comme des « déchets » par les autorités, contre la volonté du propriétaire et qu'ils doivent dès lors être détruits en vue de leur recyclage. Cette préoccupation a été soulevée à la suite de plusieurs cas, plus particulièrement en Suède, où des véhicules historiques importés ont été considérés comme des « déchets » et où les propriétaires ont dû s'en séparer. Ceci est particulièrement important, car très souvent le coût de restauration d'un véhicule historique dépasse largement le prix payé pour le véhicule. Le rapport a également souligné l'inquiétude selon laquelle un grand nombre de véhicules hors d'usage peuvent être exportés vers des pays en voie de développement. La FIVA s'inquiète de garantir que toute mesure visant à empêcher cette action n'empêche pas non plus la vente de véhicules historiques vers des pays non-européens. De plus, la FIVA s'inquiète toujours du fait que le rapport d'évaluation ne mentionne pas le point que la FIVA avait souligné lors des réponses précédentes à la consultation, à savoir : qu'une décision de mettre un véhicule hors d'usage peut uniquement être prise par son propriétaire. Adopter ce principe dans la directive révisée résoudrait les inquiétudes relatives aux ventes transfrontalières de VH non immatriculés ou qui ne possèdent pas de certificat de contrôle technique, au débat « véhicule utilisé *versus* déchet » et les préoccupations selon lesquelles les « trésors de grange » risquent d'être détruits avant de pouvoir potentiellement être restaurés.
- Nouvelles consultation : la Commission européenne a publié une nouvelle consultation sur la directive, en préparation de la rédaction d'une proposition visant à amender la directive. La FIVA répondra à la consultation et se concentrera plus particulièrement sur les questions suivantes :
 - Les systèmes des États-membres qui permettent la réimmatriculation de véhicules s'ils n'ont pas été utilisés pendant une certaine période – la Commission souhaite recueillir des avis quant à savoir s'il convient d'appliquer un coût aux véhicules radiés afin de faciliter la collecte d'informations en cas de vente ou d'exportation ;

- L'exportation de véhicules utilisés vers des pays en voie de développement – la Commission souhaite recueillir des avis quant à savoir si l'exportation doit uniquement être autorisée pour les véhicules ayant un certificat de contrôle technique, étant conformes à certains critères environnementaux ou dépassant un certain âge ou ayant parcouru un certain nombre de kilomètres ;
 - L'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules – la Commission souhaite recueillir des avis quant à savoir si la directive doit supprimer les substances dangereuses dans les véhicules ou si ces contrôles doivent être encadrés par REACH ou une autre législation ;
 - Véhicules disparus – c-à-d comment empêcher que des véhicules disparaissent sans enregistrement auprès des autorités nationales.
- *Action de la FIVA* : la FIVA soumettra ses commentaires à la consultation sur ces questions et rappellera aussi son point de vue *qu'une décision de mettre un véhicule hors d'usage peut uniquement être prise par le propriétaire.*

Les députés européens déposent des amendements positifs quant à la Stratégie de mobilité durable et intelligente

La Commission Transport rédige son rapport sur la stratégie en détaillant les changements politiques nécessaires au vu de l'environnement de mobilité en pleine évolution dans lequel les véhicules historiques se distingueront de plus en plus du trafic moderne et où les changements législatifs pourraient présenter des menaces au droit et/ou à la capacité d'utiliser des véhicules historiques sur la voie publique. Les députés européens ont déposé 2 amendements positifs :

- (M. Ertug et M. Lange – le Rapporteur et le Président du GVHPE) : [le PE] *Reconnaît que notre patrimoine culturel est représenté par des véhicules historiques et que la préservation de ce patrimoine est liée à l'utilisation restreinte de ces véhicules spécifiques sur la voie publique ; propose dès lors que le carburant synthétique pourrait être un carburant écologique pour les véhicules historiques et que la stratégie de mobilité et la législation éventuelle devraient dûment tenir compte de la définition légale d'un véhicule historique, visée entre autres à l'article 3(7) de la directive 2014/45/UE sur le contrôle technique et devrait donner suffisamment d'espace à l'utilisation et à la préservation de ce patrimoine ;*
- (Groupe Renew Europe de députés européens) : [Le PE] *Reconnaît le patrimoine culturel des véhicules historiques. C'est pourquoi, insiste pour que la Commission préserve la valeur des véhicules historiques en légiférant dans le domaine du transport, afin de sauvegarder la flotte européenne de véhicules historiques ;*

Cependant, un amendement déposé par Ciaran Cuffe (un député irlandais des Verts), si transposé en loi, interdirait les ventes de véhicules historiques d'un État-membre de l'UE vers un pays tiers, stipulant que [Le PE] « *Appelle à une interdiction de l'exportation de l'UE de véhicules de seconde main ne possédant pas une attestation de sécurité routière ou dont les normes d'émissions sont inférieures à Euro 5, vu l'impact de l'exportation de ces véhicules sur la sécurité routière, les émissions et la pollution dans les pays tiers.* »

La Commission Environnement rédige un avis pour la Commission Transport et la députée européenne Pernille Weiss a déposé trois amendements – le troisième amendement répond à l'inquiétude relative à l'amendement de Cuffe déposé à la Commission Transport. Les amendements stipulent :

- *4a. [Le PE] Reconnaît le patrimoine culturel des véhicules historiques et la nécessité de sauvegarder notre flotte européenne commune de véhicules historiques ; c'est pourquoi, insiste pour que la Commission préserve activement la valeur des véhicules historiques lors de l'adoption de futures propositions législatives dans le domaine du transport ;*
- *4b. [Le PE] Reconnaît que notre patrimoine culturel est représenté par des véhicules historiques et que la préservation de ce patrimoine est liée à l'utilisation de ces véhicules spécifiques sur la voie publique de manière limitée et contrôlée ; propose dès lors que le carburant synthétique pourrait être un carburant écologique pour les véhicules historiques et que la stratégie de mobilité et la législation éventuelle devraient dûment tenir compte de la définition légale d'un véhicule historique, visée entre autres à l'article 3(7) de la directive 2014/45/UE sur le contrôle technique et devrait donner suffisamment d'espace à l'utilisation et à la préservation de ce patrimoine ;*
- *4c. [Le PE] A souligné que toute interdiction potentielle future de l'exportation des véhicules de seconde main, ne possédant pas d'attestation de sécurité routière ou dont les normes d'émissions sont inférieures à Euro 5, n'inclura pas les véhicules historiques, au vu de l'impact limité sur la sécurité routière, les émissions et la pollution dans les pays tiers.*

Pendant la réunion du Groupe de véhicules historiques du PE, le député européen Bernd Lange a expliqué que ces amendements seront probablement inclus dans le rapport du PE, étant donné que le rapporteur et les rapporteurs fictifs sont d'accord quant à leur nécessité.

Action de la FIVA : la Commission Législation de la FIVA demandera aux fédérations nationales en septembre d'insister à nouveau auprès de l'ensemble de leurs députés européens nationaux de soutenir les amendements positifs et de veiller à ce que l'amendement de Ciaran Cuffe n'ait pas d'impact sur les ventes de véhicules historiques.

Exemptions relatives aux véhicules historiques incluses dans la directive tarification routière

Le PE a examiné la révision proposée de la directive Eurovignette de 2017/18 lorsqu'il a proposé des amendements permettant aux États-membres de traiter les véhicules historiques différemment des autres véhicules (si une tarification routière est introduite) afin de préserver

le patrimoine automobile. La FIVA a plaidé en faveur de ces amendements, parce que dans certains cas, il est impossible de calculer les émissions d'un véhicule historique et si c'est possible, la tarification risque d'être disproportionnellement élevée et ainsi de dissuader l'utilisation du véhicule historique. Le Conseil européen (les gouvernements des États-membres) et le PE ont récemment approuvé un texte négocié et les amendements relatifs aux véhicules historiques sont maintenus – ils stipulent :

- *Considérant (13a) Afin de contribuer à sauvegarder le patrimoine automobile de l'Union, les États-membres doivent placer les véhicules ayant un intérêt historique dans une catégorie spéciale afin d'ajuster les différentes taxes payables en vertu de la présente directive ;*
- *Articles : (20a) 'véhicule d'intérêt historique' signifie un véhicule présentant un intérêt historique au sens de l'article 3(7) de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil ;*
- Et 2 articles portant sur les détails de la tarification et autorisant les États-membres à traiter les véhicules historiques différemment à des fins de tarification/péage.

Accord de la directive sur l'assurance automobile aborde partiellement les inquiétudes relatives aux véhicules historiques

Le Conseil et le PE ont approuvé un texte négocié visant à amender la directive sur l'assurance automobile. Le texte approuvé comprend des mesures visant à :

- Répondre aux inquiétudes relatives aux besoins de l'assurance automobile de véhicules non utilisés ou de ceux présents dans les musées, car les accords reconnaissent que : « ...les États-membres ne requièrent pas de couverture en assurance pour l'utilisation des véhicules qui sont désimmatriculés définitivement ou temporairement, par exemple, parce qu'ils sont dans un musée, qu'ils subissent une restauration ou qu'ils n'ont pas été utilisés pendant une longue période pour une autre raison, telle que l'utilisation saisonnière. Ces États-membres doivent prendre les mesures appropriées afin de veiller à ce qu'une compensation en ligne avec la directive 2009/103/CE soit payée dans le cadre de dommages ou de lésions causés sur son territoire et sur le territoire d'autres États-membres par des véhicules, tels que définis au point 1 de l'article 1 et qui sont utilisés au sens visé ci-dessus. » Cet amendement est nécessaire, car la nouvelle définition de « l'utilisation du véhicule » inclut dorénavant les termes « ...indépendamment du terrain sur lequel le véhicule automobile est utilisé et qu'il soit stationnaire ou en mouvement. » Cependant, il convient de noter que les moyens visant à mettre en œuvre la mesure risquent d'avoir pour résultat une demande plus onéreuse auprès des fonds nationaux de garantie – il s'agit dès lors d'une question à laquelle les fédérations nationales devront faire attention pendant la mise en œuvre de la directive dans leur État-membre.
- Les sports automobiles sont exemptés, à condition que l'organisateur a souscrit une assurance alternative ou une politique de garantie couvrant les dommages causés aux tiers.

La Commission consulte les points de vue en matière de transport durable pour le cadre de mobilité urbaine

La Commission européenne recherche les points de vue pour son cadre de mobilité urbaine – en demandant plus spécifiquement des contributions relatives aux modes de transport préférés, aux transports publics et à la réglementation de l'accès aux véhicules urbains.

Action de la FIVA : la FIVA répondra à la consultation afin de réitérer les points de vue à propos des zones à faibles émissions en particulier.

INFORMATION

La Commission européenne dévoile son package politique « Fit for 55 »

En juillet, la Commission européenne a adopté un ensemble de propositions ayant pour objectif de rendre les politiques de l'UE en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des sols, du transport et de la fiscalité « aptes à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55% à l'horizon 2030, par rapport aux niveaux de 1990 ». Les propositions sont conçues en vue de permettre l'accélération des réductions des émissions de gaz à effet de serre et combinent : application du commerce des émissions à de nouveaux secteurs et renforcement du système existant de l'UE du commerce des émissions ; utilisation accrue de l'énergie renouvelable ; augmentation de l'efficacité énergétique ; lancement plus rapide de modes de transport à faibles émissions, ainsi que de l'infrastructure et des carburants pour les soutenir ; alignement des politiques fiscales avec les objectifs du Pacte Vert pour l'Europe ; mesures visant à prévenir les fuites de carbone ; ainsi que les outils pour préserver et accroître les puits de carbone naturels. Citons parmi les initiatives d'intérêt particulier :

- Renforcer davantage les normes d'émissions de CO₂ de la flotte de voitures et de camionnettes de l'objectif de réduction 2030 actuel de 37,5% à 55% (et une augmentation à 50% pour les camionnettes).
- Proposer de fixer un objectif zéro émission pour les voitures à l'horizon 2035. La Commission européenne cherche à trouver un accord entre tous les États-membres quant à la date après laquelle la vente des véhicules non-zéro émission ne sera plus autorisée. FuelsEurope (l'association commerciale de l'industrie pétrolière) a exprimé une inquiétude à propos de la proposition, disant que l'interdiction *de facto* des moteurs à combustion interne « manque l'opportunité de stimuler le déploiement de différentes technologies bas carbone innovantes » – tels que les carburants renouvelables – qui selon elle jouera un rôle dans la décarbonisation de la flotte existante du transport routier et de l'aviation.
- Convertir la directive sur l'infrastructure des carburants alternatifs en règlement, introduisant un objectif de capacité nationale obligatoire pour les bornes de recharge publiques pour les ventes de véhicules à batterie. En vertu du règlement proposé, les États-membres devront fournir une puissance électrique d'au moins 1 kW pour chaque véhicule électrique immatriculé au lieu de la recommandation actuelle de 1 borne de recharge pour

toutes les 10 voitures. Le nouveau règlement chargera également les États-membres de construire la capacité de recharge le long du réseau autoroutier européen TEN-T avec des objectifs kilométriques pour les véhicules légers et lourds. En outre, une capacité d'au moins 300 kW devra être fournie par des bornes de recharge rapide et au moins une borne haute puissance avec une capacité de 150 kW qui devra être installée tous les 60km le long du réseau central de transport européen TEN-T à l'horizon 2025, passant à 600 kW d'ici à 2030 ; et un point d'approvisionnement en hydrogène sera requis tous les 150km. L'industrie automobile a déjà fait savoir qu'elle estime que ces objectifs sont insuffisants.

- 00 -

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