

## MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

Octobre 2020



### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **La Commission européenne lance une consultation quant aux prochaines étapes de la directive sur les véhicules hors d'usage**

Faisant suite au rapport, dont question dans la mise à jour des questions de l'UE d'août/septembre, relatif à la directive VHU, la Commission européenne a publié une « feuille de route », basée sur les résultats du rapport d'évaluation, et demande aujourd'hui l'avis de tiers. La FIVA va communiquer ses points de vue, lesquels se concentrent sur :

- La nécessité de définir un VHU dans la directive, clarifiant le fait que la détermination d'un VHU est la prérogative du propriétaire du véhicule ; et, si une exigence devait être imposée aux propriétaires de déclarer un VHU lorsqu'il arrive en fin de vie, il convient de prévoir la possibilité d'éviter qu'un véhicule acquiert le statut d'un VHU, de manière à préserver son potentiel de devenir un véhicule historique.
- La clarification du rôle de l'immatriculation des véhicules dans le cadre d'une décision relative au statut d'un VHU.
- Des garanties permettant d'exporter des véhicules historiques dans le cas d'une interdiction d'exportation de véhicules anciens (en ce compris ceux qui ne sont pas techniquement aptes à prendre la route).
- La nécessité d'avoir un système permettant de reconnaître/apprécier que la valeur de la réparation des véhicules historiques peut être disproportionnée par rapport à la valeur du véhicule.
- Des garanties permettant d'assurer la possibilité de préserver des pièces détachées, en vue de leur utilisation future dans les véhicules historiques ; et des garanties visant à assurer que le démantèlement pour restauration n'aboutit pas à la classification du véhicule comme un VHU.

## **INFORMATION**

### **La Commission européenne lance une consultation sur les émissions des véhicules neufs**

La Commission européenne lance une consultation portant sur les projets de normes d'émissions de CO<sub>2</sub> plus strictes pour les voitures (parmi d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre) dans le but d'accroître la pression sur les constructeurs automobiles en vue de transiter vers la production de véhicules électriques. Alors que de nouvelles normes d'émissions viennent d'être adoptées l'année dernière, la Commission estime qu'une intervention supplémentaire est nécessaire, afin de garantir que tant le nouvel objectif 2030 en matière de CO<sub>2</sub> que l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050, sont atteints. La législation existante fixe les objectifs de réduction de CO<sub>2</sub> des voitures et des utilitaires légers à 15% (par rapport à 2021) à l'horizon 2025 et à 37,5% pour les voitures et 31% pour les utilitaires légers à dater de 2030. Outre l'idée de renforcer ces objectifs, la Commission demande également un feedback quant aux manières « d'encourager et de promouvoir la préférence pour des véhicules à zéro et faibles émissions ».

### **Étude de l'Alliance pour la santé publique sur les impacts de la pollution de l'air**

Une étude entreprise par l'Alliance européenne pour la santé publique, basée sur les données de 432 villes au Royaume-Uni, en Norvège et en Suisse, a conclu que les coûts de la pollution de l'air, liés aux décès prématurés, aux traitements médicaux, aux jours d'absentéisme et autres coûts sanitaires, résultant de l'exposition aux particules fines (PM), à l'ozone et au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), s'élèvent à un total de 166 milliards d'euros. Dans la ventilation, l'étude a révélé que ce coût est le plus élevé à Londres, avec 11,38 milliards d'euros en dommages collatéraux, devant Bucarest (6,35 € milliards) et Berlin (5,24 € milliards). Dans le top 10 des villes sur une base de coûts par habitant, cinq sont situées en Italie (les citoyens de Milan, Padoue, Venise, Brescia et Turin sont confrontés à des impacts financiers s'élevant en moyenne entre 2.843 € et 2.076 €). Des études comme celle-ci visent à influencer/orienter le développement des politiques et dans ce contexte, le secrétaire général de l'EPHA a fait savoir au moment de la publication de l'étude que « la situation peut être influencée dans une large mesure par les politiques de transport et les villes peuvent réduire leurs coûts en transitant vers une mobilité urbaine à zéro émission ». Il a appelé au remplacement « des carburants à base de pétrole utilisés dans le secteur des transports par des alternatives plus durables, actives et à zéro émission, plus particulièrement la marche, le vélo et les véhicules propres ».

### **La Commission européenne précise sa stratégie en matière de substances chimiques**

La Commission européenne a publié une Stratégie durable en matière de substances chimiques, dans le but de mieux gérer la non-conformité et l'utilisation des substances les plus toxiques et de promouvoir l'innovation. Un objectif clé consiste à remplacer les nombreuses évaluations en vertu de différentes législations par l'approche 'une substance, une évaluation', afin de veiller à empêcher l'utilisation des substances les plus toxiques dans les biens de consommation. En

outre, la stratégie vise l'extension des évaluations des risques génériques aux matériaux en contact avec des denrées alimentaires, aux jouets, articles de puériculture, cosmétiques, détergents, meubles et textiles, ainsi que des projets d'étendre cette approche aux substances chimiques affectant les systèmes immunitaire, neurologique et respiratoire et certains organes spécifiques. La stratégie propose également une « approche de tolérance zéro » afin de garantir que tout dossier d'enregistrement REACH illicite soit révoqué. La stratégie établit un lien avec le Pacte vert pour l'Europe et l'association des fabricants de produits chimiques a signalé qu'une stratégie couronnée de succès devrait permettre de créer un meilleur équilibre entre interdire tout simplement des substances chimiques, sur la base de leurs propriétés toxiques, et permettre aux solutions technologiques de faire du Pacte vert pour l'Europe une réalité, alors que l'association professionnelle FuelsEurope a regretté « l'approche restrictive en matière de substitution des substances dangereuses et la transition vers une utilisation plus large du processus générique de gestion des risques » et la « solution universelle » de la stratégie pour évaluer les mélanges chimiques.

### **La Conférence sur la mobilité urbaine aspire à une mobilité à zéro émission**

La transition vers une mobilité urbaine à zéro émission était au cœur de la conférence, organisée en octobre à l'occasion des premières *Journées de la mobilité urbaine*, et a réuni 2000 experts lors d'un débat virtuel placé sous le thème de la 'mobilité à zéro émission pour tous'. La conférence se concentrait sur les solutions visant à rendre la mobilité urbaine plus durable, dans le but de faire de l'Europe un continent neutre en carbone à l'horizon 2050, tel que visé par le Pacte vert pour l'Europe. La Commissaire européenne en charge du Transport, Adina Vălean, a ouvert la réunion et, alors qu'elle soulignait les impacts de la pandémie du coronavirus sur la mobilité urbaine, elle a clairement indiqué que l'ambition globale reste l'utilisation des outils disponibles en vue d'atteindre l'objectif d'une mobilité urbaine à zéro émission et a conclu en faisant remarquer que la Commission publiera sa Stratégie pour une mobilité durable et intelligente (voir les mises à jour des questions de l'UE de juillet et septembre) avant la fin de l'année et qu'elle abordera la question des moyens en vue d'atteindre cet objectif.

- 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.