



### Opportunités d'engagement

#### Véhicules hors d'usage (VHU) – Le Parlement repousse au prochain mandat la proposition de la Commission

Le 12 octobre, l'eurodéputé Jens Gieseke (PPE, Allemagne), le principal négociateur du Parlement européen pour la proposition VHU, a signalé que le Parlement « ne traitera pas cette question législative pendant ce mandat », ajoutant que la Commission a présenté sa proposition « trop tard » pour permettre de passer la loi au cours de cette législature. La législature actuelle (2019-2024) prend fin en juin 2024, lorsque se tiendront les élections européennes. La [Commission propose](#) des mesures visant à accroître la circularité du secteur automobile, couvrant la conception, la production et le traitement des véhicules hors d'usage. La proposition de la Commission exempte les véhicules historiques des nouvelles obligations dans le futur règlement, introduisant la définition du véhicule historique, telle qu'établie par la directive 2014/45/UE portant sur le contrôle technique des véhicules. Néanmoins, la proposition présente encore une grande marge d'amélioration afin d'assurer une protection réglementaire intégrale des véhicules historiques, principalement en veillant à **une meilleure protection des activités de restauration des véhicules usagés** et à **éviter une application disproportionnée de la législation en matière de déchets** par les autorités nationales à l'égard des droits du propriétaire du véhicule et en permettant **la vente, l'exportation et l'importation légitimes de véhicules historiques et de leurs pièces détachées**.

La FIVA défend la protection réglementaire intégrale des véhicules historiques dans le cadre du futur règlement VHU. La FIVA partagera sa prise de position et s'engagera avec les eurodéputés, le Conseil de l'UE et la Commission au vu des nouvelles échéances proposées par le Parlement.

### Développements

#### Chrome – l'ECHA prépare une proposition de restriction, mais l'impact sur les véhicules historiques reste à voir

Le 11 octobre, l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) [a reçu un mandat](#) de la Commission européenne en vue de préparer un rapport portant sur la restriction éventuelle de certains composants de chrome (VI). Le rapport de l'ECHA (délai 4 octobre 2024) peut recommander que la Commission européenne limite les usages du chrome, en ce compris pour le chromage des véhicules historiques, bien que la portée de ces restrictions reste à voir. La FIVA défend une solution spécifique pour l'usage du trioxyde de chrome destiné au chromage de pièces détachées d'époque pour les véhicules historiques, vu le manque d'alternatives.

#### Euro7 – La commission ENVI du Parlement européen adopte le rapport

Le 12 octobre, la [commission environnement \(responsable\) a approuvé le rapport Euro 7](#) de l'eurodéputé Alexandr Vondra (ECR, République tchèque) avec 52 voix pour, 32 contre et une abstention. Le rapport inclut le report de l'échéance proposée par la Commission concernant les règles relatives aux polluants des véhicules neufs d'au moins deux ans et la réduction des limites d'émissions d'échappement des voitures. Le vote en plénière est prévu le 8 novembre. Bien que les véhicules historiques actuels ne soient pas couverts par la nouvelle norme Euro 7, ceci pourrait indirectement contribuer à des règles plus strictes des zones à faibles émissions, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur les véhicules historiques.

#### RED3 – Le Conseil adopte la directive sur les énergies renouvelables

Le 3 octobre, le [Conseil a adopté](#) la nouvelle directive sur les énergies renouvelables, visant à accroître la consommation d'énergies renouvelables dans l'UE à 42,5 % à l'horizon 2030. Dans le secteur du transport, les États-membres peuvent choisir entre soit une part contraignante d'au moins 29 % de renouvelables dans la consommation finale d'énergie d'ici à 2030, soit un objectif contraignant visant à réduire l'intensité des gaz à effet de serre de 14,5 % d'ici à 2030. La directive fixe un sous-objectif contraignant de 5,5 % pour les biocarburants avancés et les carburants renouvelables non biologiques, en ce compris une exigence de minimum 1 % pour les carburants renouvelables non biologiques à l'horizon 2030. RED3 fait partie du paquet 'Fit for 55', lequel vise à réduire considérablement la dépendance de l'UE des carburants fossiles comme étant une source d'émissions de gaz à effet de serre. Les États-membres ont 18 mois pour transposer ces règles dans leur législation nationale.

\*\*\*

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Loïc Duval, Wolfgang Eckel, Michail Filippidis, Carla Fiocchi, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářik, Bob Owen, Bert Pronk et Kurt Sjöberg. Gabriel Lecumberri d'EPPA travaille avec la Commission.