

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

FÉVRIER 2016



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La réunion du Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen discute de REACH

Le Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen s'est réuni le 24 février dernier. Le principal point à l'ordre du jour était une discussion avec Klaus Berend, chef de l'unité REACH de la DG Entreprise, qui est venu informer le Groupe quant aux discussions de la Commission à propos du processus REACH et de son application aux pièces détachées. M. Berend a expliqué que la Commission européenne reconnaît la nécessité d'avoir une procédure d'application différente pour l'utilisation des substances à l'Annexe XIV, utilisées pour la fabrication et la réparation de pièces détachées. Il a poursuivi en disant que :

- L'option préférentielle de la Commission européenne était une extension des dates d'expiration pour ces utilisations, mais cette approche a été rejetée par les États membres. Au lieu de cela, la Commission développe l'application d'une procédure simplifiée qui permettra aux utilisateurs des substances situés en aval d'introduire des demandes conjointes ou individuelles.
- La procédure simplifiée entraînera probablement le dépôt d'un formulaire normalisé. La Commission est favorable à l'idée que le formulaire offre une option « substance à utiliser pour les pièces détachées/la réparation de pièces détachées de véhicules historiques » ; en outre, le formulaire pourrait inclure une option expliquant que la demande est formulée car l'utilisation d'une substance alternative n'est pas possible/pas économique/pas appropriée. Le formulaire de demande simplifié sera développé par l'Agence européenne des produits chimiques en collaboration avec la Commission. La Commission va recommander que la FIVA soit consultée lors de la préparation du formulaire.
- Les dates d'expiration de l'ensemble des substances à l'Annexe XIV seront prolongées de 3 ans afin de permettre le développement et l'approbation de la procédure simplifiée, qui s'appliquera également aux substances de faible volume.
- En réponse aux commentaires des membres du Groupe, M. Berend a noté qu'il existe une préoccupation visant à garantir le maintien des normes de santé et de sécurité pour l'utilisation des substances à l'Annexe XIV. À cet égard, la Commission craint que si la procédure d'application est approuvée, la demande d'utilisation de trioxyde de chrome (CrO) par le consortium de formulateurs et d'importateurs de CrO n'offre pas de garantie suffisante quant à la sécurité d'utilisation du CrO par les utilisateurs situés en aval. En conséquence, si elle est approuvée, elle inclura probablement un calendrier de révision à court terme.

M. Berend a également expliqué que les discussions à propos de l'utilisation du plomb dans les batteries de voitures (voyez la mise à jour des questions UE de janvier 2016) sont à un stade précoce et que la Commission est disposée à proposer une exemption pour l'utilisation du plomb dans les batteries en vertu de l'article 58.2 de REACH. Aucune décision n'est à attendre avant l'été.

Pendant la réunion, la FIVA a également expliqué les activités liées au 50^e anniversaire et a aussi fait part de ses préoccupations quant à l'impact de l'amendement de la directive relative aux armes à feu tel que proposé.

La Commission du Parlement européen discute de la proposition d'amender la directive sur les armes à feu

Le 22 février dernier, la Commission du marché intérieur du Parlement européen a organisé un premier échange de points de vue quant à la proposition d'amender la directive sur les armes à feu (voyez la mise à jour des questions de l'UE de novembre 2015). En cas d'adoption, la proposition interdirait la possession privée de toute arme militaire, même si elles sont neutralisées, et aurait par conséquent un impact sur les propriétaires de véhicules militaires historiques équipés d'armes neutralisées intégrées. Pendant la discussion avec la Commission, de nombreux députés européens ont exprimé leur inquiétude quant à la formulation et à l'impact de la proposition sur les musées, les collectionneurs d'armes et l'héritage culturel, et formuleront des projets d'amendements de la proposition afin de répondre aux préoccupations.

Action de la FIVA : la FIVA présentera des amendements potentiels au Rapporteur pour examen préalablement à une Audition de la Commission sur cette question le 15 mars prochain.

INFORMATION

Le Parlement européen s'oppose aux règles strictes pour les véhicules diesel neufs

En février, la Commission de l'environnement du Parlement européen a adopté une motion demandant à la Commission européenne de proposer de nouvelles conditions pour des marges de conformité plus strictes quant aux règles de test des émissions d'oxyde d'azote (NOx) pour les véhicules diesel neufs. La motion faisait suite à la décision prise en octobre dernier par les États membres visant à permettre des marges de conformité plus larges pour les nouveaux essais mesurant les émissions en conditions de conduite réelles ou « real driving emissions (RDE) », lesquels sont supposés remplacer les essais en laboratoire à partir de 2017. Le dépassement des seuils officiels de NOx serait permis jusqu'au début des années 2020. Cependant, suite à la décision de la Commission, le Parlement européen a rejeté la motion avec une courte majorité des voix.

Tests des émissions de véhicules

Lors d'une audition de la Commission de l'environnement du Parlement européen quant aux émissions des véhicules, certains députés européens ont demandé davantage de tests des voitures déjà en circulation, à l'instar des essais en service effectués aux États-Unis, où des véhicules sont choisis au hasard sur la route afin de vérifier si leurs émissions sont conformes à la réglementation. En réponse, un représentant du Centre Commun de Recherche de l'UE a fait remarquer que les amendements des règles de tests récemment approuvés en Europe se rapprochent déjà de celles des États-Unis. En outre, un représentant de l'industrie des

convertisseurs catalytiques a signalé qu'une technologie est déjà disponible, permettant de réduire les émissions de NOx sous le seuil officiel des 80mg/km de la norme Euro 6 pour le NOx, mais que la difficulté réside dans la bonne combinaison avec la gestion du moteur au sens large. Par ailleurs, un représentant de l'industrie automobile a signalé que les tests des émissions ne peuvent jamais refléter entièrement les conditions de conduite réelles, car des facteurs externes, tels que le comportement du conducteur, sont impossibles à reproduire.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tidde Bresters (Président), Claude Delagneau, Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Adalberto Gueli, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.