

MISE À JOUR QUESTIONS UE

Octobre 2018



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Le Parlement européen approuve les amendements relatifs aux véhicules anciens dans la directive sur la tarification routière

Le 25 octobre dernier, le Parlement européen a adopté dans son ensemble et en première lecture le rapport relatif à la directive sur la tarification routière (voir les mises à jour des questions UE de mai 2017 et mai 2018), en ce compris les amendements adoptés en mai par la Commission Transport portant sur les véhicules historiques. Ces amendements ont été soutenus, car les véhicules historiques bénéficient déjà d'un traitement différencié et préférentiel en matière fiscale dans la plupart des États-membres européens, en raison de leurs modes d'utilisation, de leur bon état d'entretien et de leur valeur pour la conservation du patrimoine automobile. En conséquence, la Commission Transport a partagé la préoccupation au sein du mouvement de véhicules historiques selon laquelle le principe du « pollueur payeur » pourrait conduire à un changement préjudiciable et disproportionné de la fiscalité des véhicules historiques, ce qui risquerait de conduire à une baisse de l'utilisation des véhicules historiques, ce qui à son tour conduira à une perte du patrimoine automobile.

Les amendements feront désormais partie de la position de négociation du Parlement avec les États-membres lorsque les institutions entameront leurs délibérations à propos de la directive. Cependant, il est à noter que la Présidence autrichienne du Conseil ne considère pas la directive comme étant une priorité et les délibérations entre les États-membres et le Parlement européen ne débuteraient dès lors qu'après 2019.

De façon plus générale, le Parlement a adopté ce qui suit :

- Appliquer le principe du « pollueur payeur / utilisateur payeur » en garantissant que les véhicules soient taxés conformément à l'utilisation réelle qu'ils font de la route et à la pollution qu'ils génèrent : la tarification routière imposée par les États-membres devrait être basée sur la distance à partir de 2023 pour les véhicules utilitaires lourds (camionnettes et minibus)

- Encourager l'utilisation plus large de véhicules écologiques en exigeant des États-membres qu'ils établissent des tarifications différenciées sur la base des émissions de CO₂
- Exiger des États-membres qu'ils appliquent aux véhicules utilitaires lourds et légers des tarifications en fonction de l'utilisation de la route, ainsi que des tarifications en fonction de la pollution atmosphérique ou sonore générée par le trafic, à partir de 2021 et aux autres catégories de véhicules à partir de 2026.

Action de la FIVA : la Commission Législation conseillera les fédérations nationales afin qu'elles puissent exercer une pression sur leurs gouvernements nationaux pour qu'ils soutiennent les amendements relatifs aux véhicules historiques.

Le Parlement européen envisage de réviser la directive sur l'assurance automobile

La proposition de la Commission européenne visant à réviser la directive sur l'assurance automobile est maintenant examinée par le Parlement européen et le Conseil européen (voir mises à jour des questions UE d'octobre 2017 et août-septembre 2018). L'inquiétude demeure que les définitions reprises dans la proposition manquent de clarté, en ce sens que les véhicules utilisés pour les sports mécaniques et les véhicules immatriculés, mais pas utilisés (tels que les véhicules historiques en cours de restauration ou faisant partie d'une collection privée ou uniquement utilisés pendant certains mois de l'année) risquent d'être couverts par la directive. La FIVA et d'autres organisations automobiles ont demandé à la Commission Marché intérieur du Parlement européen d'amender le texte lors de leurs délibérations en cours, afin d'indiquer clairement que ces véhicules ne tombent pas sous le champ d'application de la directive.

Action de la FIVA : la FIVA continuera à travailler avec les autres parties intéressées, notamment la FIA, afin de veiller à ce que les points de vue des propriétaires de véhicules historiques et des organisations de sports mécaniques soient compris par les décideurs.

Réunion du Groupe véhicules historiques du Parlement européen

Le Groupe véhicules historiques du Parlement européen s'est réuni le 17 octobre. Parmi les questions discutées, citons le travail de la Commission européenne portant sur la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) (voir mise à jour des questions UE de juillet). Pendant la discussion, le Président du groupe, le député européen Bernd Lange, a expliqué qu'en juin, il a adressé la question suivante à la Commission européenne :

Actuellement, différentes règles s'appliquent aux zones à faibles émissions dans l'UE. Ces règles diffèrent non seulement d'un État-membre européen à l'autre, mais aussi parfois entre les zones d'un même pays. Une de ces règles concerne la propriété et l'utilisation des véhicules historiques. Il se peut que des conducteurs, dont les véhicules historiques bénéficient d'une exemption dans leur pays d'origine, entrent dans des zones à faibles émissions sans savoir que cet État-membre ou cette ville applique des règles différentes et

sont par conséquent condamnés à payer une amende élevée pour conduite prétendument illégale. La Commission pourrait-elle dès lors répondre aux questions suivantes :

1. Comment ces règles spécifiques peuvent-elles être clarifiées afin que de telles situations puissent être évitées ?
2. Que pense la Commission d'une règle qui stipulerait que ce sont les exigences du pays d'origine du véhicule qui s'appliquent à toutes les zones à faibles émissions, plutôt que les exigences du pays ou de la ville où le conducteur circule actuellement ?
3. Comment la Commission peut-elle parvenir à une exemption cohérente pour les véhicules d'intérêt historique (conformément à leur définition européenne, visée par la directive 2014/45/UE) dans toutes les zones à faibles émissions de l'UE et de manière générale, pour lutter contre le patchwork de règles actuellement applicables dans les différentes zones à faibles émissions en Europe ?

La réponse donnée en septembre par la Commissaire Bulc, chargée du Transport était :

« Afin de veiller à ce que la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) soit plus visible, il est primordial que les voyageurs soient correctement informés. Dans ce contexte, outre la plateforme en ligne, les informations devraient également être disponibles et accessibles, dans un format de données normalisé, afin de pouvoir être réutilisées, plus particulièrement par les prestataires de services d'information de déplacement. La Commission encourage dès lors la fourniture de ces données par le biais d'un travail de normalisation et d'un financement. De plus, les services de la Commission ont commencé à travailler avec les États-membres, les villes et les parties prenantes en vue de trouver une approche commune concernant la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) dans l'UE, laquelle devrait aboutir à la publication d'un document d'orientation non contraignant en 2019. La question des exceptions éventuelles, telles que celle relative aux véhicules historiques, devrait être incluse dans ce travail. » [N.d.T. traduction libre]

Le Groupe a également discuté de la rédaction d'une brochure examinant l'impact de l'environnement changeant de la mobilité sur l'avenir du mouvement des véhicules anciens. Ce travail est plus spécifiquement axé sur l'avenir, lorsque les véhicules autonomes à zéro émission domineront les routes et la possibilité que la majorité de ces véhicules soit la propriété d'entreprises offrant la mobilité comme un service aux consommateurs. Le Groupe souhaite veiller à ce que le mouvement des véhicules historiques et les régulateurs soient conscients de l'impact possible de ces changements sur la conservation et l'utilisation des véhicules historiques, de sorte que des actions positives puissent être prises pour que les véhicules historiques aient toujours une place sur nos routes à l'avenir et que la capacité à conserver et à utiliser les véhicules historiques et notre patrimoine automobile ne soit pas la victime accidentelle du changement technologique. La brochure sera présentée à l'occasion d'une réception organisée au Parlement européen le 20 novembre.

INFORMATION

La Commission lance une consultation publique sur la mobilité connectée et automatisée

La Commission européenne a lancé une consultation publique sur l'utilisation du spectre et la cybersécurité pour la mobilité connectée et automatisée dans le cadre de son travail visant à exploiter les avantages potentiels de l'environnement changeant de la mobilité dans le but de rendre le transport plus sûr, plus propre, plus abordable et plus accessible – notamment pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Les États-membres ne parviennent pas à un accord sur les seuils de CO₂ pour les voitures

Sous la Présidence autrichienne du Conseil européen, les États-membres ne sont pas parvenus à un accord sur les réductions des émissions de CO₂ des voitures après 2020, avec une divergence entre ceux préoccupés par les impacts sur l'emploi et l'industrie et ceux voulant que les seuils répondent aux ambitions de l'Accord de Paris. Les États-membres ne sont pas parvenus à un accord quant aux mesures visant à encourager les constructeurs à commercialiser davantage de véhicules à zéro et faibles émissions, tels que les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques à batterie.

Cependant, la Présidence a annoncé que les États-membres s'étaient mis d'accord pour œuvrer à un « Green Deal » pour la mobilité. La « Déclaration de Graz » demande des politiques plus ambitieuses et transformatrices, afin d'atteindre les objectifs de Paris et d'aborder la pollution atmosphérique et demande plus spécifiquement une introduction plus rapide des véhicules à zéro et faibles émissions et le développement de l'infrastructure de recharge.

- 00 -

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