

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

AOÛT – SEPTEMBRE 2021



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La FIVA contribue à la consultation sur la mobilité urbaine

En septembre, la FIVA a saisi l'opportunité lors d'une consultation de la Commission européenne sur le *Nouveau cadre de mobilité urbaine* pour rappeler que :

« Les véhicules historiques sont notre patrimoine automobile, lequel doit être préservé pour permettre aux générations futures d'en profiter. Nous insistons pour que la Commission veille à ce que les mesures visant à améliorer la mobilité urbaine ne dissuade ou n'empêche pas inutilement l'utilisation de véhicules historiques, ce qui conduirait à l'abandon de ce patrimoine. Les véhicules historiques sont peu utilisés par leurs propriétaires, très rarement dans le trafic urbain et encore plus rarement pendant les pics de trafic urbain. Cependant, certains propriétaires habitent dans les villes et les cités et doivent dès lors pouvoir entrer ou sortir des zones réglementées. Compte tenu de ces faits, les exemptions aux réglementations d'accès pour les véhicules historiques sont appropriées. »

Un eurodéputé demande à la Commission de soutenir le secteur des véhicules historiques

En juin, l'eurodéputé italien Matteo Adinolfi a déposé une question écrite à la Commission, intitulée : mesures éventuelles de soutien au secteur des voitures de collection et des véhicules d'intérêt historique demandant :

Le secteur des voitures de collection a enregistré une croissance de quasi 200 % au cours de la dernière décennie, confirmant une tendance d'expansion rapide, avec une hausse constante du nombre de personnes impliquées dans le secteur, que ce soient des collectionneurs, des enthousiastes ou simplement des personnes qui aiment ces voitures.

La première chose à prendre en considération afin de mieux comprendre l'ampleur de ce secteur et les revenus qu'il génère, est le coût de maintenance de ces véhicules. À lui seul, ce coût s'élève à quelques milliards d'euros au total par an dans l'ensemble des pays de l'UE. Parallèlement au coût d'achat initial des véhicules et ensuite de la

restauration de ceux-ci – ce qui en soi offre du travail à des milliers de mécaniciens spécialisés, de carrossiers débosseurs et d’artisans – ceci représente plus de la moitié du chiffre d’affaires global du secteur. À cela, il convient ensuite d’ajouter les revenus du tourisme direct (les propriétaires transportant et conduisant les véhicules lors de tours, de rallyes ou d’autres événements organisés à titre privé) et du tourisme indirect (les fans qui visitent des salons, des expositions et des démonstrations, en ce compris les courses de véhicules anciens, jusqu’aux repas et aux nuitées qu’ils entraînent).

Le secteur connaît une croissance constante et même si un ralentissement s’est fait sentir au cours des 18 derniers mois en raison de la pandémie, il est aujourd’hui prêt à redémarrer.

Dès lors, quelles mesures la Commission va-t-elle prendre pour soutenir ce secteur qui emploie des milliers de personnes dans l’UE et qui par son chiffre d’affaires direct et indirect agit comme une force motrice pour l’économie dans de nombreux États-membres ?

Le Commissaire Breton (en charge du marché intérieur et du soutien aux petites et moyennes entreprises) a répondu en septembre, affirmant que :

La Commission reconnaît la contribution positive du secteur des voitures de collection et des véhicules historiques en termes de croissance économique et de création d’emploi dans le contexte plus vaste de l’écosystème de la mobilité. Cependant, la Commission n’envisage pas de mesures spécifiques en faveur de ce secteur. La spécificité de ce secteur est déjà reconnue dans le contexte de la législation européenne, permettant aux États-membres d’octroyer des exemptions spécifiques aux motifs de proportionnalité, p.ex. dans le domaine des contrôles techniques périodiques. L’accès équitable et non-discriminatoire aux informations de réparation et de maintenance est également garanti par la législation cadre en matière d’homologation. Le secteur peut dans tous les cas bénéficier des mesures prévues dans le contexte du plan de relance ‘Next Generation EU’ afin de sauvegarder les emplois (mécanisme SURE), ainsi que des mesures générales en matière de développement des compétences, telles que prévues par la stratégie en matière de compétences pour l’Europe (European Skills Agenda 2020) ou le programme Erasmus+.

Action de la FIVA : depuis, la FIVA a rencontré M. Adinolfi et poursuivra ses actions en vue de rechercher du soutien au secteur.

INFORMATION

Réductions des limites de qualité de l’air de l’OMS et de l’UE

En septembre, l’Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a annoncé des limites recommandées considérablement inférieures pour les polluants atmosphériques nocifs, afin de protéger la santé publique. En même temps, l’OMS a critiqué les limites fixées par l’UE pour la pollution

atmosphérique, lesquelles sont nettement moins ambitieuses que suggéré par l’OMS. Cependant, la directive sur la qualité de l’air de l’UE est en cours de révision et des propositions pour de nouvelles limites sont attendues l’année prochaine. Les limites de l’UE en matière de qualité de l’air sont utilisées par les États-membres et les autorités locales comme base pour les restrictions et les péages des véhicules urbains, comme les zones à faibles émissions.

- 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 Sjoberg, Harit Trivedi et Andrew Turner d’EPPA qui travaille avec la Commission.