

MISE À JOUR QUESTIONS UE

FÉVRIER 2022



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Le programme européen des UVAR signale clairement que les véhicules historiques peuvent être exemptés des ZFE

La DG MOVE de la Commission européenne a confirmé à la FIVA que la Commission européenne ne publiera pas de document de référence relatif aux réglementations de l'accès aux véhicules urbains (UVAR) – et ne fera dès lors pas de recommandation générale aux autorités disant qu'elles peuvent exempter les véhicules historiques des dispositions des Zones à faibles émissions.

Cependant, la Commission continue à travailler sur les régimes UVAR – principalement par le biais de projets de recherche – et plus particulièrement le projet ReVeAL qui se concentre sur 6 villes : Londres, Bielefeld (D), Helmond (NL), Padoue (I), Vitoria-Gasteiz (E) et Jérusalem. L'objectif du projet vise à *soutenir la mise en œuvre des régimes UVAR dans six villes pilotes et à développer un outil pour aider d'autres villes à décider des mesures UVAR appropriées dans leur cas et des éléments auxquels prêter attention lors de leur mise en œuvre*. Dans le cadre du projet, différents documents de référence sont publiés sur des sujets spécifiques aux UVAR, dont un sur « les exemptions et les permis ». Le document comprend une liste de véhicules qui peuvent être exemptés des Zones à faibles émissions afin d'éviter *l'impact financier sur des groupes particuliers et les coûts disproportionnés pour les véhicules coûteux qui ne sont que rarement utilisés dans la zone*. La liste comprend une catégorie intitulée « véhicules coûteux spécifiques avec un faible kilométrage » lesquels sont définis comme suit :

Largement utilisé lorsque de tels véhicules sont utilisés. Ceux-ci comprennent des véhicules tout-terrain autorisés à circuler sur l'autoroute, grues mobiles, bétonnières, unités mobiles d'aspiration, véhicules d'exposition/de cirque, véhicules agricoles, véhicules historiques (non-commerciaux).

Ceci est une bonne nouvelle, car le document peut être utilisé par les fédérations nationales dans le but de soutenir leurs efforts visant à garantir que les véhicules historiques sont exemptés des ZFE mises en œuvre dans leur pays.

Action de la FIVA : la FIVA modifiera la Toolbox ZFE afin de refléter cette bonne nouvelle – la Toolbox fournira les références et les liens nécessaires vers le document.

La FIVA renouvelle son engagement à respecter la Charte européenne de la sécurité routière

La FIVA a remis son Guide des conducteurs (Guide de la FIVA pour une utilisation responsable des véhicules historiques sur les routes d'aujourd'hui) à la Commission européenne en guise de preuve de son engagement à l'égard de la Charte européenne de la sécurité routière. Le document a été publié sur le site web de la Charte européenne (ERSC).

Consultations de la Commission européenne

La Commission européenne a publié 3 consultations pouvant avoir un intérêt pour la FIVA et ses membres. Les sujets abordés sont :

- La réparation et la réutilisation de biens : alors que la préservation et l'utilisation de véhicules historiques sont un excellent exemple de réparation et de réutilisation, la FIVA saisira l'opportunité pour expliquer que les propriétaires de véhicules historiques non seulement préservent le patrimoine automobile pour le plaisir des générations futures, mais adhèrent à un des principes fondamentaux de la durabilité dans le processus : réutiliser les véhicules et éviter les déchets. La FIVA fera en outre valoir que l'impact environnemental des véhicules ne devrait pas uniquement être déterminé par leurs émissions, mais par un calcul « du berceau au tombeau » et ainsi promouvoir la préservation des véhicules anciens récents, qui dans un avenir proche seront des véhicules historiques.
- La directive sur les règles transfrontalières. La consultation ne comprend pas de questions directement pertinentes pour le mouvement de véhicules historiques, mais étant donné que les propriétaires de véhicules historiques traversent régulièrement les frontières, la FIVA apportera ses points de vue si nécessaire et partagera également la consultation avec les fédérations nationales.
- La directive sur les permis de conduire. Parmi les questions à choix multiple, certaines portent sur les limites d'âge de la catégorie D et les équivalences C+D qui peuvent présenter un intérêt pour les propriétaires de véhicules utilitaires. La FIVA y contribuera et partagera également la consultation avec les fédérations nationales.

INFORMATION

La France exempte les véhicules historiques des dispositions des Zones à faibles émissions

Faisant suite à l'adoption du cadre juridique des ZFE en France en 2019, 4 villes ont mis des ZFE en œuvre : Paris, Rouen, Reims et Nice. La fédération nationale française, soutenue par d'autres organisations, a collaboré avec les autorités afin de garantir que les véhicules historiques sont exemptés des dispositions dans chacune d'entre elles. Quatre autres zones/villes préparent actuellement des mesures ZFE (Grand Paris, Strasbourg, Toulouse et Lyon) et les exemptions devraient également être appliquées aux véhicules historiques dans ces zones. Ces succès sont particulièrement importants, car la loi Climat et Résilience de 2021 stipule que dorénavant tous les centres urbains de plus de 150.000 habitants devront publier un décret ZFE avant 2025 dans

le but de réduire la pollution atmosphérique – ce qui affectera 33 villes et municipalités. À l'issue d'autres travaux de la fédération nationale, cette loi inclut un rapport du Ministère de la transition écologique sur « les conditions de circulation des véhicules anciens dans les zones de mobilité à faibles émissions », stipulant les avantages économiques et culturels de la préservation du patrimoine automobile. En outre, le gouvernement français a également décidé de créer, à court terme, une vignette spécifique pour les véhicules de collection afin de faciliter l'application des mesures d'exemption.

L'UE adopte une nouvelle directive sur la tarification routière

Les institutions de l'UE ont maintenant officiellement adopté la nouvelle directive sur la tarification routière. Elle porte principalement sur la tarification routière de la circulation des poids lourds, mais permet également la mise en œuvre de règles communes par les États-membres en matière de tarification routière pour les bus, les camionnettes et les voitures particulières qui utilisent les routes du réseau transeuropéen de transport (TEN-T).

L'objectif des nouvelles règles consiste à passer d'un modèle fondé sur la durée vers un système fondé sur la distance ou sur les kilomètres réellement parcourus, afin de mieux refléter les principes de pollueur-payeur et d'utilisateur-payeur, tels qu'initialement visés dans le Livre blanc sur les transports. Si les États-membres appliquent des mesures de la directive aux voitures particulières, la FIVA a veillé à ce que la directive inclut des dispositions stipulant que les États-membres peuvent traiter les véhicules historiques différemment et favorablement par rapport à d'autres véhicules afin de préserver le patrimoine automobile.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Sébastien Berthebaud, Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Bert Pronk, Kurt Sjöberg et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.