

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

Novembre 2020



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion virtuelle du Groupe de véhicules historiques du Parlement européen

Le 11 novembre, le GVHPE a tenu une réunion virtuelle au cours de laquelle la FIVA :

- A examiné en détail l'état d'avancement de la révision de la directive véhicules hors d'usage et la soumission faite par la FIVA lors de la consultation à propos de la feuille de route VHU en novembre, en vue de la préparation de l'amendement de la directive. Le considérant 10 de la directive VHU stipule : *les véhicules d'époque, c'est-à-dire les véhicules historiques ou les véhicules à valeur de collection ou destinés aux musées, qui sont conservés de manière sensée et compatible avec la protection de l'environnement, soit en état de marche, soit démontés en pièces, n'entrent pas dans le cadre de la définition des déchets au sens de la directive 75/442/CEE et ne sont donc pas concernés par la présente directive* – ceci est approprié, étant donné que la préservation et l'utilisation permettent de réaliser deux des objectifs principaux de la directive : la réutilisation (ou l'utilisation continue) des produits, réduisant ainsi les déchets. Alors que le considérant 10 suggère que la directive n'a pas d'impact sur le mouvement des VH, la FIVA a connaissance de cas au cours de ces dernières années, où des ventes intra et extra UE de véhicules historiques n'ont pas été autorisées, car les autorités du pays exportateur considéraient les véhicules comme étant des « déchets », bien que les acheteurs aient exprimé l'intention de restaurer les véhicules ; la FIVA voit également d'autres effets involontaires de la directive. Par conséquent, la FIVA a demandé :
 - que la directive soit amendée afin de définir un VHU, stipulant clairement que la décision de fin de vie d'un véhicule peut uniquement être prise par le propriétaire. Ceci permettrait également de garantir les ventes transfrontalières de VH qui ne sont pas immatriculés ou qui ne disposent pas d'un certificat de contrôle technique ;
 - que la directive offre la possibilité, lorsqu'un véhicule classé comme historique a été mis à la casse, pour les installations de traitement autorisées de contacter des organisations de VH, dans le but de trouver éventuellement un nouveau propriétaire, afin de préserver le patrimoine. De même, une garantie devrait être prévue pour permettre de sauver des « trésors de grange » et/ou des VH sans documents d'immatriculation, de sorte qu'ils puissent être restaurés et réutilisés par de nouveaux propriétaires ;

- de la clarté dans la directive, afin de garantir que le démantèlement d'un véhicule en vue de sa restauration n'entraîne pas la classification du véhicule comme étant un VHU, des sauvegardes en vue de garantir la possibilité pour les pièces détachées d'être sauvées pendant le processus de mise à la casse, de sorte qu'elles puissent être réutilisées pour d'autres VH, ainsi que des protections permettant aux particuliers de démanteler/récupérer des pièces détachées d'un VH pour un autre, sans devoir prouver leur identité ou leur provenance ;
 - qu'une dérogation soit appliquée en vue d'éviter la mise à la casse inutilement d'un VH dans la situation où un véhicule ne peut pas être vendu pour exportation (et est dès lors mis à la casse), si le coût des réparations devait dépasser 50% de la valeur du véhicule (comme c'est le cas dans certains pays). Toutes les mesures ci-dessus permettraient d'avoir une clarté juridique quant à l'intention exprimée par le considérant 10 ;
 - que l'exemption pour l'utilisation des batteries au plomb soit maintenue, car celles-ci restent nécessaires, tant pour les véhicules neuf qu'historiques.
- A expliqué l'enquête socio-économique 2020 de la FIVA, en communiquant des détails quant au contexte de l'enquête, la situation en termes de collecte des données et l'espoir de voir les résultats publiés début 2021. Bernd Lange, le Président du GVHPE, a suggéré d'organiser un événement au Parlement en vue d'annoncer les résultats de l'étude.
 - A donné un aperçu de l'impact de la Covid-19 sur le mouvement des VH : aucun événement mondial FIVA n'a eu lieu en 2020, les événements internationaux automobiles et motocyclistes sont maintenant prévus dans le courant du second semestre 2021, 74% des événements internationaux de la FIVA ont été annulés ou reportés, 47% des événements nationaux de la FIVA ont été annulés ou reportés, certains événements reportés ont eu lieu : 1000 Miles en CZ/SK (août) et Mille Miglia en IT (octobre) et l'Assemblée Générale annuelle 2020 de la FIVA sera un événement virtuel.

INFORMATION

La Commission européenne lance une consultation à propos d'un *Plan d'action zéro pollution pour l'air, l'eau et le sol*

À la mi-novembre, la Commission européenne a annoncé une consultation publique à propos d'un Plan d'action zéro pollution pour l'air, l'eau et le sol. Il s'agit d'un volet du Pacte vert (voir la mise à jour des questions UE de décembre 2019), abordant parmi de nombreux autres sujets la pollution agricole et industrielle, lequel sera utilisé par l'UE comme un outil supplémentaire afin de garantir la conformité des États-membres avec les règles en matière de qualité de l'air.

L'UE attaque la France au motif d'infractions en matière de qualité de l'air

La Commission européenne a informé la France que les données qu'elle a fournies confirment que la pollution par les particules fines à Paris et en Martinique dépasse depuis de nombreuses années les valeurs limites journalières, fixées par la directive sur la qualité de l'air ambiant, et qu'elle traduit le gouvernement en justice pour ces faits, invoquant également le fait que le Pacte vert pour l'Europe *met l'accent sur la réduction de la pollution de l'air*, ce qui sera également *crucial pour le plan d'action zéro pollution* (voir ci-dessus). En 2019, la CJCE avait déjà statué que la France avait « systématiquement et continuellement » enfreint les limites de dioxyde d'azote dans 12 zones urbaines. La France était également un des 11 États-membres à ne pas avoir soumis de plans en vue de réduire la pollution avant l'échéance de 2019, fixée par la directive sur les plafonds d'émissions nationaux.

La Cour européenne de justice condamne l'Italie pour infractions en matière de qualité de l'air

La CJCE a jugé que l'Italie a échoué à réduire les niveaux élevés et illégaux de pollution de l'air et qu'elle a également manqué à ses obligations en vertu de la directive sur la qualité de l'air ambiant – notamment en étant constamment en infraction avec les valeurs limites journalières et annuelles des particules fines (PM10) dans plusieurs régions. La Commission européenne a entamé la procédure d'infraction il y a trois ans, alléguant que plusieurs centres densément peuplés, en ce compris les régions de Milan, de Turin, de Vicence et de Lombardie, ont enfreint les valeurs limites annuelles de PM10 au cours de cette période, alors que Rome et Palerme avaient enfreint les valeurs limites journalières de ce polluant, telles que fixées par la directive de 2008. La Cour a rejeté l'argument avancé par l'Italie, selon lequel une tendance partielle à la baisse de la pollution de l'air indiquait qu'elle n'avait pas enfreint la législation de l'UE. En outre, l'allégation selon laquelle l'État italien ne pouvait pas être tenu pour responsable de la pollution excessive, liée aux facteurs géographiques ou aux émissions d'autres États-membres, a également été rejetée par la Cour.

L'Agence européenne pour l'environnement met les politiques de la Commission en matière de pollution sous pression

Le rapport annuel de l'AEE a révélé que les particules fines (PM2.5) étaient le polluant atmosphérique le plus mortel en 2018, estimant qu'il était responsable du décès prématuré d'environ 417.000 personnes. Le rapport a également attribué 55.000 décès prématurés au dioxyde d'azote (NO₂) et 20.600 à l'ozone troposphérique dans 41 pays européens. Le rapport cite toutefois des tendances positives pour la plupart des polluants (en ce compris une réduction de 13% des PM 2.5), mais soutient que l'ampleur des décès prématurés justifie la demande de mesures antipollution ambitieuses. Toutefois, le rapport souligne que le bâti, l'agriculture et les déchets étaient à la traîne par rapport aux réductions de la pollution générée par le transport routier et l'approvisionnement énergétique. En réponse au rapport, le commissaire européen en charge de l'environnement, Virginijus Sinkevicius, a dit que la

Commission européenne a l'intention « d'augmenter drastiquement nos efforts en vue de réduire nos émissions » dans son plan d'action zéro pollution (voir ci-dessus).

Le groupe de lobby Transport & Environment prétend que les voitures hybrides polluent plus qu'annoncé

T&E, le groupe de lobby environnemental a publié une recherche montrant que les voitures électriques et hybrides rechargeables émettent considérablement plus de dioxyde de carbone que ce que les constructeurs prétendent. L'étude a examiné des modèles de SUV de grande taille, tels que des BMW, Volvo et Mitsubishi, et ont découvert qu'ils émettaient de 28 à 89% de CO₂ en plus qu'annoncé lorsqu'ils circulent avec une batterie pleinement rechargée. La disparité est de trois à huit fois supérieure aux chiffres officiels lorsque la batterie était déchargée. En outre, ils ont découvert que les émissions dépassaient près de 12 fois la moyenne affirmée lorsque la voiture était conduite en mode batterie en charge. Un élément qui selon T&E pourrait avoir des conséquences là où la technologie de 'balisage géolocalisé' incite une voiture à recharger sa batterie avant d'entrer dans une zone à faibles émissions. Par conséquent, T&E a signalé que les subventions pour l'achat de voitures devraient être strictement limitées aux véhicules zéro émission et que les exonérations fiscales pour les voitures hybrides et électriques rechargeables devraient uniquement être autorisées lorsque l'autonomie des batteries est de 80 km ou plus.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Laurent Heriou, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Kurt Sjoberg, Harit Trivedi et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.