

MISE À JOUR QUESTIONS UE

JUILLET 2020



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

La Commission européenne reporte à une date indéfinie la publication des orientations UVAR

En 2017, des consultants externes ont rédigé un rapport adressé à la Commission européenne, proposant des recommandations en vue de mettre en œuvre des régimes de réglementation de l'accès aux zones urbaines pour les véhicules (UVAR), comprenant les zones à faibles émissions (ZFE). Le rapport recommandait que les véhicules historiques soient exemptés de la tarification ou des interdictions de véhicules, imposées par les ZFE.

La Commission européenne a ensuite décidé de rédiger un document d'orientation officiel (avec pour base le rapport de 2017), afin d'offrir un modèle des meilleures pratiques et dispositions UVAR à l'attention des autorités municipales et des gouvernements, de sorte que les régimes UVAR puissent à l'avenir être basés sur une approche commune et ainsi réduire la confusion des conducteurs qui rencontrent actuellement des conditions UVAR/ZFE différentes d'une ville à l'autre. Le document d'orientation aurait dû être publié avant la fin du mandat 2014-19 de la Commission. Cependant, la publication a été retardée et la nouvelle Commissaire en charge des transports a décidé de reporter la publication et n'a donné aucune indication quand ou même si, le document d'orientation allait être publié.

La FIVA présente une contribution à la stratégie de la Commission européenne pour une *Mobilité durable et intelligente*

La Commission européenne doit adopter plus tard cette année une communication, précisant ses plans pour une Mobilité durable et intelligente. Celle-ci sera en ligne avec l'objectif du Green Deal européen, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, liés au transport, de 90% à l'horizon 2050 et à promouvoir des mesures afin de veiller à ce que le secteur européen du transport soit « prêt pour une économie propre, numérique et moderne ». Citons parmi ces objectifs : augmenter l'utilisation de véhicules zéro émission, rendre des solutions alternatives durables disponibles aux particuliers et aux entreprises, soutenir la numérisation et l'automatisation et améliorer la connectivité et l'accès. La FIVA a soumis ses points de vue en prévision de la publication de la communication afin de rappeler :

- La définition légale d'un véhicule historique appliquée par la FIVA et l'UE ;
- La nécessité de préserver notre patrimoine automobile pour le plaisir des générations futures ;
- L'activité économique et sociale liée au mouvement des véhicules anciens ;
- La préoccupation de la FIVA quant au fait que les mesures réglementées, visant à « réduire de moitié l'usage des voitures 'utilisant des carburants traditionnels' dans les transports urbains d'ici à 2030 et de les faire progressivement disparaître des villes pour 2050, progresser vers la pleine application des principes d'*utilisateur payeur* et de *pollueur payeur* en termes de tarification routière/péage routier et se rapprocher de l'objectif zéro décès dans les transports routiers à l'horizon 2050 », telles que visées par le Livre Blanc sur les Transports de 2011, pourraient mettre fin à l'utilisation des véhicules historiques, car :
 - une interdiction de l'utilisation de véhicules utilisant des carburants traditionnels dans les villes (par le biais des UVAR/ZFE) empêcherait les propriétaires de véhicules anciens vivant en ville d'utiliser leurs véhicules et interdirait l'accès des véhicules historiques dans les villes ;
 - la mise en œuvre du principe du « pollueur payeur » risque de décourager l'utilisation de véhicules historiques, car les propriétaires devront payer un montant disproportionné supérieur par km parcouru, vu que les émissions des VH sont défavorables, comparées à celles des voitures modernes/électriques ;
 - l'utilisation accrue de systèmes de transport intelligent (STI) aux fins de la sécurité routière, risque d'être tributaire de la connectivité entre voitures et entre infrastructure et voitures, avec pour conséquence d'empêcher l'utilisation de véhicules historiques en raison de problèmes de compatibilité. De plus, le post-équipement obligatoire de STI des VH risque d'être techniquement impossible pour de nombreux véhicules et d'avoir un impact sur l'authenticité et dès lors aussi sur la préservation correcte du patrimoine automobile ;
 - la préservation de notre patrimoine automobile dépend de la capacité des propriétaires à utiliser leurs véhicules sur la voie publique. Sans cette liberté, le patrimoine automobile finira par être réduit à un très petit nombre de véhicules exposés dans les musées ;
 - les véhicules historiques devraient dès lors, le cas échéant, être traités différemment de tous les autres véhicules, afin de permettre des exemptions en matière de restriction d'utilisation et/ou de tarification routière basée sur le principe du pollueur payeur, de sorte que les propriétaires de véhicules historiques vivant en ville ne soient pas obligés de vendre et/ou de se débarrasser du

patrimoine qu'ils ont choisi de préserver et que l'utilisation de véhicules historiques ne devienne dès lors pas inaccessible à cause de son coût exorbitant. En outre, les véhicules historiques doivent pouvoir continuer à utiliser la voie publique, et le faire en toute sécurité, même lorsque la connectivité entre véhicules et entre infrastructure et véhicules devient la norme, à des fins de sécurité routière et de gestion du trafic.

Le Parlement européen rejette la résolution de la Commission de l'environnement portant sur l'autorisation du trioxyde de chrome

Le 9 juillet dernier, le Parlement européen a rejeté, à une courte majorité, une motion de résolution, déposée par sa Commission de l'environnement, laquelle, si adoptée, aurait reporté davantage le processus décisionnel de la Commission européenne relatif à l'autorisation pour une utilisation permanente (sous certaines circonstances contrôlées) du trioxyde de chrome, utilisé dans le processus de chromage. La motion avait été présentée par 3 députés européens des groupes politiques des Verts, des Socio-démocrates et de Renew Europe, mais une coalition de tous les députés européens, à l'exception des groupes de l'extrême gauche et des Verts, qui ont reconnu que l'autorisation contrôlée de l'utilisation du trioxyde de chrome ne présente pas de menace pour la santé ou l'environnement, a fait échouer la motion de peu.

INFORMATION

Les groupes environnementaux rejettent l'appel des constructeurs automobiles visant à reporter les changements dans les seuils d'émissions

Une coalition des groupes environnementaux, dont Transport & Environment et le Bureau européen pour l'environnement, ont appelé la Commission européenne à rejeter un appel de l'association des constructeurs européens d'automobiles, l'ACEA, demandant de reporter de 6 mois l'introduction de la future législation en matière d'émissions des véhicules, au motif de la pandémie du Covid-19. L'ACEA a affirmé que le report proposé n'aura aucun impact sur le niveau des émissions des véhicules concernés ou sur la qualité de l'air, alors que l'arrêt de la production et des ventes en raison de Covid-19 ont causé une accumulation considérable des stocks. Les groupes environnementaux ont fait savoir que l'appel de l'ACEA était « (...) une énième tentative d'affaiblir l'application des normes de pollution aux voitures, utilitaires et poids-lourds... et que ce ne serait pas la réponse appropriée à la crise sanitaire et économique actuelle et en outre, en contradiction totale avec la lettre et l'esprit du Green Deal européen et de son ambition zéro pollution ».

- 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, Christos Petridis, Kurt Sjoberg et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.