

MISE À JOUR LÉGISLATION UE

Septembre – octobre 2013



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Contrôle technique périodique – les négociations sont lancées

Les négociations entre les institutions européennes relatives à la proposition de contrôle technique périodique ont débuté en septembre avec une série de réunions techniques et de trilogues formels. Les négociations sont prévues jusqu'en novembre et si le calendrier est respecté, le Parlement européen et le Conseil devraient être en mesure d'adopter officiellement un texte approuvé, respectivement en février et mars. Cependant, les détails du texte actuel ne sont pas encore disponibles, étant donné que les négociations sont toujours en cours.

Approbation d'une nouvelle définition d'un véhicule historique pour le Code douanier

La dernière mise à jour des questions européennes stipulait que le Comité du code des douanes de la Commission européenne travaillait sur un amendement des Notes explicatives de la nomenclature combinée pour la position 9705 (Collections et pièces de collection d'intérêt zoologique, botanique, minéralogique, anatomique, historique, archéologique, paléontologique, ethnographique ou numismatique) suite aux interventions de la FIVA, des députés européens et des autorités des États membres. En octobre, le Comité a approuvé un texte révisé, lequel était similaire mais légèrement différent, du projet de texte discuté en juin et détaillé dans la dernière mise à jour. Le texte approuvé stipule :

« La position 9705 comprend les véhicules automobiles des collectionneurs, présentant un intérêt historique ou ethnographique, étant :

(1) Dans leur état d'origine, sans changement substantiel apporté au châssis, à la carrosserie, au système de direction, de freinage, de transmission ou de suspension et aux moteurs. Les réparations et les restaurations sont autorisées, les pièces cassées ou usées, les accessoires et les unités peuvent être remplacés, pour autant que le véhicule soit maintenu dans un état correct d'un point de vue historique. Les véhicules modernisés ou modifiés sont exclus.

(2) Âgés d'au moins 30 ans.

(3) D'un modèle ou type dont la production a cessé.

Les qualités requises pour être admis au sein d'une collection, à savoir : être relativement rares, ne pas être normalement utilisés conformément à leur destination initiale, faire l'objet de transactions spéciales en dehors du commerce habituel des objets similaires utilisables, et avoir une valeur relativement élevée, sont considérées comme étant satisfaites pour les véhicules qui répondent aux trois critères ci-dessus.

Cette position comprend également comme véhicules de collection :

(a) les véhicules automobiles, quelle que soit la date de leur fabrication, dont il peut être prouvé qu'ils ont participé à un événement historique ;

(b) les véhicules automobiles de compétition, dont il peut être prouvé qu'ils ont été conçus, construits et utilisés exclusivement pour la compétition et qu'ils possèdent un palmarès sportif significatif acquis lors d'un événement national ou international prestigieux.

Les pièces et les accessoires des véhicules sont classifiés sous cette position, pour autant qu'ils soient des pièces ou des accessoires d'origine, destinés aux véhicules de collectionneurs, qu'ils soient âgés d'au moins 30 ans et que leur production ait cessé.

Les répliques et les reproductions sont exclues, sauf si elles répondent aux trois critères ci-dessus. »

Comme détaillé dans la dernière mise à jour, ce texte révisé est une amélioration significative de l'exposé des motifs, car il offre une plus grande clarté aux autorités des États membres au moment de déterminer si le code 9705 ou 8703 (Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes) doit être appliqué à un véhicule importé dans l'UE. Par conséquent, ceci devrait profiter aux propriétaires/commerçants qui importent des véhicules historiques dans l'UE. En outre, le texte approuvé est même préférable au projet de texte présenté en juin au Comité du code des douanes, car certaines formulations sont plus proches de la définition de la FIVA et incluent les pièces détachées.

Réunion du Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen

Le Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen s'est réuni le 16 octobre à Bruxelles. À l'occasion de la réunion, un représentant de la VDA (association allemande de l'industrie automobile) a donné une présentation à propos de l'impact négatif potentiel de la directive REACH sur le mouvement des véhicules historiques. REACH est la directive européenne de 2007 relative à l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et la restriction des produits chimiques, laquelle a remplacé le système réglementaire européen antérieur pour la commercialisation et l'utilisation des substances chimiques. REACH s'applique aux substances fabriquées ou importées dans l'UE dans des quantités de 1 tonne ou plus par an. Généralement, REACH s'applique à l'ensemble des substances chimiques en tant que telles, contenues dans des préparations ou dans des articles. Une conséquence de REACH est que certaines substances chimiques utilisées historiquement (en ce compris pour la fabrication de pièces automobiles) ne sont plus autorisées aujourd'hui / ou risquent d'être interdites à l'avenir, en raison du risque potentiel qu'elles représentent pour la santé humaine ou l'environnement. La VDA a expliqué qu'une exemption à la directive REACH devait être adoptée pour les pièces détachées des véhicules historiques, afin de veiller à ce que l'ensemble des pièces détachées, fabriquées selon les spécifications d'origine, puisse toujours être disponible pour les véhicules historiques, car :

- Le stockage préventif de certaines pièces détachées est impossible en raison des capacités de stockage requises et des dates de péremption de certaines pièces détachées – notamment les composants en caoutchouc ;

- Les substituts de substances peuvent causer des modifications en termes de fonction, de géométrie et de résistance thermique de la pièce ou du véhicule ;
- La demande des pièces détachées potentiellement impactées est très faible, de sorte que la menace pour la santé humaine ou l'environnement soit minime et l'impact par conséquent disproportionné.

Les députés européens présents à la réunion ont reconnu qu'il s'agissait d'une question à aborder et que le processus de révision de REACH constituait une bonne opportunité de le faire.

Le groupe a également discuté d'autres développements concernant les propositions de contrôle technique périodique et d'immatriculation, ainsi que l'accord du Comité du code des données quant à la définition du véhicule historique.

Immatriculation de véhicules – discussions bloquées

Les discussions institutionnelles quant au texte relatif à l'immatriculation de véhicules sont bloquées, car le Conseil de l'Europe n'a pas prévu de temps pour les discussions. Par conséquent, la proposition risque de ne pas être adoptée avant les prochaines élections du Parlement européen en juin 2014.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tiddo Bresters (Président), Horst Brüning, Andrew Burt, Wolfgang Eckel, Carla Fiocchi, Adalberto Gueli, Zoltán Gárdos, Peeter Henning, David Hurley, Johann König, Georg Magnusson, Stanislav Minářík et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.