

Engagement

Patrimoine industriel dans l'UE – le Service de recherche du Parlement européen reconnaît les véhicules historiques

En septembre 2026, le [Service de recherche du Parlement européen a publié un rapport sur le patrimoine industriel dans l'UE](#), accordant une attention particulière aux dimensions tant immobilières que mobilières du patrimoine industriel européen. Le rapport reconnaît explicitement la valeur patrimoniale des véhicules historiques, en soulignant que « les véhicules historiques témoignent du savoir-faire de générations successives et de la transmission de compétences artisanales et mécaniques ». Il met également en avant le rôle des automobiles en tant que patrimoine industriel : « Les voitures sont des exemples emblématiques du patrimoine industriel mobilier, reflétant l'innovation technologique, la créativité en matière de design et la transformation sociale engendrées par l'ère automobile. » Le rapport fait également référence au prix Automotive Industrial Heritage Recognition Award 2025, décerné conjointement par la FIVA et le TICCIH à Autoworld Brussels, soulignant ainsi la contribution des collections de véhicules et des musées à la préservation du patrimoine industriel européen.

Cette reconnaissance explicite des véhicules historiques comme patrimoine industriel mobilier fournit à la FIVA une nouvelle référence pour son travail législatif. Elle renforce également le lien avec la « Culture Compass » et peut soutenir l'exploration de financements européens pour la préservation, les musées et les collections.

Réunion avec la DG MOVE/Commission européenne – véhicules historiques et mobilité urbaine

Le 13 octobre, la FIVA rencontrera la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE) afin d'échanger sur le traitement des véhicules historiques dans le cadre des politiques de mobilité urbaine. Les discussions porteront en particulier sur l'impact des zones à faibles émissions, des restrictions d'accès et des différentes exigences locales d'enregistrement sur les utilisateurs de véhicules historiques, notamment lors de déplacements transfrontaliers. La FIVA soulignera que les véhicules historiques sont préservés et utilisés principalement pour leur valeur culturelle et historique, et non comme moyens de transport quotidiens, et que cette spécificité devrait se traduire par une approche réglementaire proportionnée. La réunion permettra également d'examiner des solutions pratiques susceptibles de réduire les charges administratives, notamment une meilleure reconnaissance mutuelle du statut de véhicule historique et l'utilisation potentielle de la carte d'identité FIVA comme passeport européen pour les véhicules historiques.

La réunion permettra de relier les arguments de la FIVA en matière de patrimoine aux restrictions de mobilité urbaine et d'évaluer si une meilleure reconnaissance, au niveau de l'UE, du statut des véhicules historiques pourrait contribuer à réduire la fragmentation des exigences locales.

Évolutions

Règlement sur les emballages et les déchets d'emballages (PPWR) – impact possible sur les pièces détachées pour véhicules historiques ?

Depuis le 12 août 2026, le [nouveau règlement de l'UE sur les emballages et les déchets d'emballages \(PPWR\)](#) s'applique et introduit de nouvelles obligations pour les entreprises qui fabriquent, importent ou distribuent des emballages et des produits emballés dans l'UE. Entre autres obligations, les entreprises peuvent être tenues de contribuer aux coûts de collecte et de traitement des déchets d'emballages dans le cadre des systèmes nationaux de responsabilité élargie du producteur (REP). Cette évolution peut être pertinente pour le secteur des véhicules historiques, notamment si elle touche de petits fournisseurs spécialisés de pièces détachées rares. Les fournisseurs établis hors de l'UE qui vendent directement à des clients dans l'UE, ainsi que les fournisseurs établis dans l'UE qui vendent directement à des clients situés dans d'autres États membres, peuvent être soumis à des obligations d'enregistrement, de déclaration, de paiement de contributions et, le cas échéant, de désignation d'un mandataire dans l'État membre où l'emballage est mis sur le marché. Bien qu'un régime de déclaration simplifié soit prévu pour les producteurs mettant sur le marché moins de 10 tonnes d'emballages par an dans un État membre, le règlement ne crée pas de système unique d'enregistrement ou de contribution à l'échelle de l'UE.

La FIVA suit de près l'impact pratique du PPWR sur la disponibilité des pièces détachées pour véhicules historiques. Les ANF et les membres sont invités à nous signaler tout exemple concret de fournisseurs ayant cessé, ou envisageant de cesser, leurs ventes dans certains pays, ainsi que toute situation dans laquelle les coûts liés à la REP créent des difficultés disproportionnées pour les petits fournisseurs spécialisés opérant à faible volume.

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (président), Hans Andersson, Giuseppe Dell'Aversano, Wolfgang Eckel, Michail Filippidis, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářik et Bert Pronk. Gabriel Lecumberri, d'EPPA, travaille avec la Commission.