

## MISE À JOUR QUESTIONS UE

OCTOBRE 2021



### OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

#### **La Commission de l'environnement du Parlement européen soutient la préservation du patrimoine automobile**

En octobre, la Commission de l'environnement du Parlement européen a adopté son avis à propos d'un rapport du PE sur la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente de la Commission européenne (voir mise à jour questions UE décembre 2020). L'avis adopté comprend un paragraphe stipulant que :

*Le Parlement européen reconnaît le patrimoine culturel des véhicules historiques et la nécessité de sauvegarder notre flotte commune de véhicules historiques en Europe ; dès lors, demande instamment à la Commission de préserver activement la valeur des véhicules historiques lors de l'adoption des propositions législatives futures dans le domaine du transport ;*

Ce paragraphe a été adopté par une vaste majorité et avait été déposé par l'eurodéputée danoise Pernille Weiss, membre du Groupe de véhicules historiques du PE. Deux autres paragraphes portant sur les véhicules historiques, également proposés par Pernille Weiss, ont été rejetés à une courte majorité. Ils stipulaient :

*Le Parlement européen reconnaît que notre patrimoine culturel est représenté par les véhicules historiques et que la préservation de ce patrimoine est liée à l'utilisation de ces véhicules spécifiques sur la voie publique de manière limitée et contrôlée ; propose dès lors que le carburant synthétique pourrait être un carburant respectueux de l'environnement pour les véhicules historiques et que la stratégie pour la mobilité et la législation éventuelle devraient dûment prendre en considération la définition juridique d'un véhicule historique, telle que donnée entre autres à l'Article 3(7) de la directive 2014/45/UE sur le contrôle technique régulier et devraient donner suffisamment d'espace à l'utilisation et à la maintenance de ce patrimoine ; (Votes : 37 +/41 -)*

*Le Parlement européen reconnaît que toute interdiction future éventuelle de l'exportation de véhicules de seconde-main, qui ne disposent pas d'une attestation de sécurité routière ou dont les normes d'émissions sont inférieures à Euro 5, n'inclura pas*

*les véhicules historiques, étant donné l'impact très limité de ces véhicules sur la sécurité routière, les émissions et la pollution dans les pays tiers. (Votes : 38 +/40 -)*

La Commission transport du PE adoptera son rapport en décembre, lorsque deux paragraphes additionnels en soutien à la préservation du patrimoine automobile seront soumis au vote. Ces deux paragraphes stipulent :

*Le Parlement européen reconnaît que notre patrimoine culturel est représenté par les véhicules historiques et que la préservation de ce patrimoine est liée à l'utilisation de ces véhicules spécifiques sur la voie publique de manière limitée ; propose dès lors que le carburant synthétique pourrait être un carburant respectueux de l'environnement pour les véhicules historiques et que la stratégie pour la mobilité et la législation éventuelle devraient dûment prendre en considération la définition juridique d'un véhicule historique, telle que donnée entre autres à l'Article 3(7) de la directive 2014/45/UE sur le contrôle technique régulier et devraient donner suffisamment d'espace à l'utilisation et à la maintenance de ce patrimoine ;*

*Le Parlement européen reconnaît le patrimoine culturel des véhicules historiques. Dès lors, demande instamment à la Commission de préserver la valeur des véhicules historiques en légiférant dans le domaine du transport, afin de sauvegarder la flotte européenne de véhicules historiques ;*

Il est important de noter que ces paragraphes, si adoptés, seront inclus dans le rapport du Parlement sur la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente, laquelle définit les grandes lignes de la politique et des mesures législatives nécessaires à la transition vers une mobilité « durable et intelligente ». Étant donné que certains développements réglementaires anticipés ont le potentiel d'empêcher l'utilisation de véhicules historiques sur la voie publique, ces messages positifs de la part du Parlement seront plus que bienvenus si inclus dans le rapport officiel du Parlement sur la Stratégie, dont l'adoption est attendue l'année prochaine.

### **La FIVA et les fédérations nationales présentent leurs observations dans le cadre de la consultation relative à la directive sur les véhicules hors d'usage**

L'UE a adopté la directive sur les véhicules hors d'usage en 2000. La directive fixe des objectifs pour la réutilisation, le recyclage et la récupération de véhicules mis hors d'usage et vise à empêcher et à limiter les déchets issus des véhicules hors d'usage et de leurs composants. Le considérant 10 de la directive actuelle stipule que :

*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.*

La Commission européenne a révisé la directive au cours des dernières années dans le but de proposer des amendements à celle-ci en 2022. La FIVA et les fédérations nationales ont contribué à la consultation afin de :

- Souligner que le considérant 10 reflète bien la flotte de véhicules historiques et les actions et intentions des propriétaires de véhicules historiques, stipulant que lorsque des gens préservent un véhicule historique, ils éliminent la nécessité de mettre le véhicule hors d'usage, car ils réutilisent l'ensemble du véhicule ;
- Expliquer que la préservation des véhicules historiques préserve le patrimoine automobile et présente également une valeur en termes d'activité économique ;
- Souligner que seul un propriétaire doit être en mesure de déterminer si un véhicule est « hors d'usage ». Il est important de faire cette observation, car les autorités dans certains États-membres ont saisi des véhicules historiques à l'importation/exportation et les ont classés comme déchets. En outre, la FIVA et les fédérations nationales ont souligné que si les autorités saisissent en toute légalité un véhicule parce qu'il a l'air abandonné ou présente un danger, le véhicule ne sera pas considéré comme un déchet jusqu'à ce que le propriétaire ou le détenteur ait confirmé qu'il ne le récupérera pas, c'est-à-dire que les mesures sont nécessaires pour éviter que des propriétaires soient empêchés de restaurer leurs véhicules ;
- Souligner que si un propriétaire vend un véhicule (ou l'exporte aux fins d'une vente), cela ne signifie pas que le propriétaire met le véhicule à la casse dans le contexte de la définition de déchets, telle que visée par les directives sur les déchets (déchet : toute substance ou tout objet dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire) ;
- Souligner que démonter un véhicule en vue de sa rénovation ne doit pas conduire au classement du véhicule comme un véhicule « hors d'usage » ;
- Souligner que des composants entièrement fonctionnels (moteurs, boîte de vitesses, etc.) d'un VHU doivent pouvoir être sauvés afin d'être utilisés dans le cadre de la réparation/restauration de véhicules historiques ;
- Souligner que la directive doit tenir compte du fait que les valeurs de réparation/restauration de véhicules historiques peuvent être disproportionnellement plus élevées que la valeur du véhicule en soi ;
- Noter que certains pays permettent au véhicule d'être désimmatriculé pendant une certaine période et souligner que dans ces pays l'absence d'immatriculation ne doit pas reléguer ce véhicule au statut de « véhicule hors d'usage », car de nombreux véhicules historiques ne sont pas immatriculés, parce qu'ils ne sont pas utilisés pendant une certaine période, sont en cours de restauration ou se trouvent dans des musées ;

- Souligner que si la directive met en œuvre des mesures visant à interdire la vente de « vieux » véhicules vers des pays tiers, elle devrait également prévoir une disposition en vue de la vente et de l'exportation légitimes de véhicules historiques ou de véhicules qui seront restaurés par le nouveau propriétaire dans le pays d'importation ;
- Souligner qu'au cas où un propriétaire exploite une « programme de mise à la casse » pour mettre un véhicule historique hors d'usage, il doit y avoir la possibilité pour un tiers d'acheter le véhicule en vue de préserver le patrimoine.

## **INFORMATION**

En octobre, le Parlement européen a adopté un rapport d'initiative relatif au cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030. Dans ce rapport<sup>1</sup>, le Parlement européen :

*Engage la Commission à proposer un nouveau cadre réglementaire harmonisé pour les véhicules automatisés pour s'assurer, grâce à des contrôles complets, y compris dans des conditions de conduite réelles, que les véhicules automatisés fonctionneront dans des conditions de sécurité maximales pour leurs conducteurs et les autres usagers de la route, notamment en ce qui concerne les interactions avec les véhicules traditionnels et les autres usagers de la route ;*

*Met en exergue le fait que des facteurs extérieurs et des tendances émergentes au sein de la société posent des défis sans précédent à la sécurité routière dans le cadre de la stratégie de l'Union à l'horizon 2030 et au-delà; relève que l'Union devrait préparer la voie pour permettre un déploiement en temps opportun de véhicules connectés et automatisés et devrait évaluer les risques lorsque ces véhicules côtoient des véhicules traditionnels et des usagers vulnérables de la route; invite la Commission à évaluer pleinement l'incidence de véhicules toujours plus automatisés sur la circulation en zone urbaine et l'environnement; souligne qu'une amélioration des infrastructures pourrait s'avérer nécessaire pour garantir la circulation en toute sécurité des véhicules automatisés et semi-automatisés, tout en renforçant la sécurité pour les véhicules conventionnels, ce qui serait dans l'intérêt de l'ensemble des usagers de la route ;*

Ces recommandations sont accueillies favorablement, car des préoccupations existent quant à la manière dont les véhicules historiques s'inscriront dans le trafic routier à l'avenir, lorsque la majorité des autres véhicules communiqueront avec l'infrastructure et les autres véhicules à des fins de sécurité et de mobilité.

---

<sup>1</sup> Rapport sur le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro» (europa.eu).

Cependant, le rapport inclut également une recommandation en vue d'avoir davantage de programmes de mise à la casse – lesquels, lorsque mis en œuvre, ont le potentiel de pousser les propriétaires à mettre d'éventuels véhicules historiques à la casse. La recommandation du Parlement européen :

*Invite les États membres à mettre en œuvre des programmes de mise à la casse de véhicules dans le respect des exigences environnementales afin de stimuler, d'une part, l'achat et l'utilisation de véhicules plus sûrs, plus propres et plus économes en énergies et, d'autre part, le renouvellement du parc de véhicules publics et privés; invite la Commission et les États membres à collaborer avec la BEI afin d'examiner de nouveaux systèmes de financement pour faciliter l'investissement au profit de services de transport sûrs et durables et d'un parc de véhicules sûrs et durables.*

- 00 -

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