

Opportunités d'engagement

Véhicules hors d'usage (VHU) – L'UE insiste : les nouvelles règles sur les VHU ne s'appliquent pas aux véhicules historiques

En février, la Commission européenne a publié une [note explicative sur la proposition VHU](#). Dans ses clarifications, la Commission insiste : « Le principe de base est qu'un véhicule sera considéré comme un VHU lorsque celui-ci est irréparable. **Ce principe ne s'applique pas aux véhicules présentant un intérêt historique, lesquels sont exclus de la législation européenne actuelle et tombent hors du champ d'application de la nouvelle proposition de règlement.** » La Commission a réitéré que la proposition n'impose aucune exigence au véhicule sur la base de son âge, de son type, de son origine ou de sa forme de propriété.

Parallèlement, le 14 février, la Commission environnement du Parlement européen a [discuté du dossier VHU](#) avec la Commission européenne. Mattia Pellegrini, chef d'unité à la DG Environnement a tenté de démentir le mythe selon lequel les propriétaires de VH devraient les mettre à la casse, en insistant que ceci n'était pas le cas. L'eurodéputé rapporteur, Jens Gieseke (Allemagne), responsable du dossier, a confirmé la clarification de la Commission à propos des VHU, tout en insistant que le recyclage des véhicules devait rester à l'intérieur de l'UE. Au Parlement, les nouveaux députés européens devraient reprendre le travail en septembre 2024, après les élections de juin. Le 18 juin, les États-membres discuteront du dossier au Conseil de l'environnement. Voyez la position de la FIVA [ici](#).

Les clarifications par l'UE, insistant que les VH ne sont pas touchés par les règles relatives au VHU, sont positives. Cependant, la proposition présente encore des lacunes, telles que l'impact indirect des législations en matière de déchets qui doivent être abordées avec les décideurs politiques. **Les fédérations nationales sont invitées à partager la position de la FIVA avec leurs représentants nationaux au sein du Conseil de l'UE et du Parlement.**

Développements

Refonte de la directive sur les permis de conduire – Les eurodéputés s'opposent à la discrimination basée sur l'âge

Le 28 février, la session plénière du Parlement européen a adopté sa [position](#) (339 votes pour, 240 contre et 37 abstentions) sur la refonte de la directive relative aux permis de conduire. Les eurodéputés ont [accepté](#) de maintenir la période de validité des permis de conduire pour les motos et les voitures à 15 ans, et pour les poids lourds et les autobus à 5 ans, rejetant ainsi les propositions visant à raccourcir la période de validité pour les conducteurs seniors, afin d'éviter une discrimination et de soutenir leur liberté de mouvement. Les eurodéputés soutiennent également l'auto-évaluation par les conducteurs de leur aptitude à conduire, priorisant des facteurs tels que la vue et la santé cardio-vasculaire, laissant aux États-membres l'option d'exiger des examens médicaux si nécessaire, conformément à la [position](#) d'approche générale adoptée par le Conseil en décembre. Les trilogues entre le Conseil et le Parlement devraient débuter après les élections de juin.

Révision des déchéances du droit de conduire – Les eurodéputés demandent une harmonisation des sanctions dans l'UE

Le 6 février, la session plénière du Parlement européen a adopté sa [position](#) (372 votes pour, 220 contre et 43 abstentions) relative à la révision des déchéances du droit de conduire, visant à garantir que les interdictions de circuler, imposées à des non-résidents, sont reconnues et exécutées partout dans l'UE. Dans l'attente de la position du Conseil, le nouveau Parlement élu en juin 2024 poursuivra le processus législatif.

Application transfrontalière des infractions routières – Des divergences à propos des ZFE bloquent les négociations

Le 6 février, le Conseil de l'UE et le Parlement ne sont pas parvenus à un accord sur [l'application transfrontalière de la directive sur les infractions routières](#). Les États-membres veulent inclure les infractions à l'encontre des zones à faibles émissions dans la législation, alors que certaines factions de centre-droite du spectre politique au Parlement s'y opposent. Ces règles, connues sous le terme réglementation de l'accès aux véhicules urbains (UVAR), peuvent varier d'une ville à l'autre. La FIVA s'oppose à cette fragmentation réglementaire et plaide en faveur de règles applicables dans toute l'Europe. Davantage de négociations entre les deux colégislateurs seront nécessaires.

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Lars Genild (Président), Giuseppe Dell'Aversano, Loïc Duval, Wolfgang Eckel, Michail Filippidis, Carla Fiocchi, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bert Pronk et Kurt Sjöberg. Gabriel Lecumberri d'EPPA travaille avec la Commission.