

NOUVELLE PROPOSITION DE STATUT OLDTIMER PAR LA FFVAL.

La FFVAL estime qu'une seule modification doit être apportée à la législation actuelle.

Cette simple modification est la suppression du statut OLDTIMER.

Car ce statut est l'unique source des problèmes rencontrés.

Nous demandons donc **un statut unique** caractérisé par un contrôle technique adapté en fonction de l'âge et des caractéristiques techniques du véhicule et régulier, c.à.d. plus à vie.

Cette solution est basée sur le nouveau système français simplifié (statut unique, contrôle technique adapté et régulier pour tous et plus aucune restriction de roulage) qui est une réussite.

Les normes de sécurité ne peuvent pas être fonction du type d'immatriculation et de l'usage du véhicule. On ne peut choisir le moment de la panne ou de l'accident.

Ce nouveau statut simplifiera les contrôles techniques qui seront identiques. Il n'y aura plus de discussion lors des très rares actuels contrôles routiers. La police ayant d'autres missions plus importantes qu'à traquer les véhicules actuellement immatriculés en OLDTIMER circulant en dehors des restrictions légales actuelles. Les restrictions actuelles n'effraient que peu de personnes et ne sont pas respectées. Vu l'absence de contrôle technique annuel, la loi prévoit que la présence sur route est EXCEPTIONNELLE (en toutes lettres dans le texte légal) et l'exception n'est pas la règle respectée...

Ce nouveau statut permettra, non pas de clarifier le statut actuel qui est clair, mais d'en finir avec des multiples interprétations en fonction de cas personnels. L'AR du 15 mars 1968 n'est peut-être pas adapté au contexte européen avec des interprétations du type : ce n'est pas permis en Belgique mais cela est autorisé à l'étranger. Vu la circulation internationale des véhicules de plus en plus importante, un statut simple et unique est la meilleure des solutions.

NOS PROPOSITIONS

CONTROLE TECHNIQUE

Pour les véhicules immatriculés postérieurement à l'entrée en vigueur de l'A.R. du 15 mars 1968 : maintien des normes d'époque.



Pour les véhicules postérieures au 15 mars 1943 jusqu'à l'entrée en vigueur de l'A.R. du 15 mars 1968 : maintien également des normes d'époque qu'il est inutile de rappeler ici, autrement dit ce qui était à contrôler à cette époque sans créer de rétroactivité. En 1968, le CO n'était pas contrôlé.

Pour les véhicules antérieurs au 15 mars 1943 : un contrôle adapté essentiellement visuel ayant pour but de vérifier les organes de sécurité et le maintien de l'authenticité.

Nous vous rappelons que c'est pour les véhicules d'avant 1943 que la dispense de contrôle technique a été instaurée en 1968 car ces véhicules, à l'époque souvent nationaux, représentaient un patrimoine qui avait beaucoup souffert. Fin 1942, après le bombardement de Pearl Harbor et l'entrée en guerre des Américains, la production automobile non militaire fut arrêtée pendant quelques années dans le monde entier. L'interprétation de la mention plus de 25 ans conduit à la situation que nous connaissons actuellement.

Nous ne débattons pas sur l'opportunité d'un contrôle technique annuel tous les 2 ou 3 ans. Mais sur le contrôle technique valable éternellement pour le même propriétaire ce qui est la source du bolidage (en anglais tuning), du transfert d'identité, de la dégradation au fil du temps, ... Nous ne connaissons aucun autre pays où cela est possible. Pourquoi ?...

Le maintien de l'autorisation des modifications qui améliorent la sécurité par exemple remplacement des freins à tambour par des freins à disques, des amortisseurs à bras par des télescopiques, de sièges à angle droit sans appui-tête par des sièges ergonomiques et sécuritaires,...

Nous estimons qu'un véhicule antérieur au 15 mars 1968 et qui n'a plus sa carrosserie originale doit conserver au moins son moteur, sa boîte de vitesse, sa transmission et ses suspensions arrière ou avant. Si cela n'est pas le cas, l'année de construction de la carrosserie doit être considérée comme première date de mise en circulation.

Pour les véhicules de plus de 25 ans, nous demandons que le délai de validité réduite, après constat de défektivité, soit porté de 15 jours à 60 jours vu la difficulté de, parfois, trouver des pièces ou de les refabriquer. Mais de maintenir l'interdiction à la circulation en cas de défaut grave.

Pour les véhicules antérieurs au 15 mars 1943, nous demandons que seules les modifications Tuning et les défauts graves entraînant une interdiction à la circulation fassent l'objet d'une seconde visite. Car nous ne doutons pas que les défauts seront rares et que les véritables passionnés que sont les propriétaires de ces véhicules mettront tout en œuvre pour éviter une aggravation des défauts constatés.



FISCALITE

TAXE DE ROULAGE : Maintien de la détaxation automatique au montant forfaitaire actuel indexé si le véhicule a atteint son vingt-cinquième anniversaire au moment de la perception de la taxe de roulage. Et toujours indépendamment du type d'immatriculation normale ou oldtimer.

TAXE DE MISE EN CIRCULATION : Maintien du forfait unique pour les véhicules de plus de 15 ans.

TAXE CO2 DE LA REGION WALLONNE : Abrogation pour les véhicules de plus de 25 ans. Vu l'échappatoire via l'immatriculation souvent définitive en oldtimer ou d'abord en oldtimer puis peu de temps après en plaque normale, rares sont les taxes perçues. **LA TAXE CO2 EST UNE DES PRINCIPALES RAISONS DE LA CREATION DE NOTRE FEDERATION** (voir à ce sujet notre site www.ffval.be). La seule taxation juste est à la pompe en fonction de la consommation...

IMMATRICULATION

Nous sommes demandeurs d'une immatriculation non distinctive c.à.d. normale pour tous les véhicules de plus de 25 ans ce qui bétonnera la garantie essentielle de la liberté de roulage tant individuelle que collective comme c'est le cas dans la quasi-totalité des pays de l'Europe.

PERIODE TRANSITOIRE comme en France, la convocation des véhicules au contrôle technique sera fonction de l'âge du véhicule en commençant par les plus récents.

CERTIFICAT DE CONFORMITE

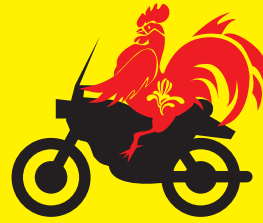
Faut-il continuer à immatriculer en oldtimer,, c'est-à-dire sans avoir à satisfaire la mise en conformité prévue dans l'A.R. du 15 mars 1968 des véhicules qui, à l'époque, ne pouvaient obtenir cette conformité (P.V.A.) et étaient donc interdits à la circulation ?

REFLEXION SUR UNE AUTRE PROPOSITION.

Qui est, pour nous, l'éphémère grande illusion de l'immatriculation Oldtimer sans restriction.

Il faut bien admettre que la majorité des véhicules immatriculés Oldtimer le sont car techniquement non aptes à réussir un contrôle technique normal pour obtenir une immatriculation normale.

Les principales raisons sont des défauts techniques, des falsifications et des véhicules non-conformes pour obtenir un procès-verbal d'agrégation (P.V.A.) obligatoire depuis l'A.R. du 15 mars 1968.



L'usage quotidien de certains véhicules immatriculés Oldtimer sera légalisé et créera un engouement pour cette catégorie de véhicules moins ou plus du tout contrôlés techniquement et à la fiscalité attractive. Cet usage quotidien est surtout le fait de personnes inactives professionnellement (pré-pensionné, habitant de camping, chômeur,...).

Leur critère d'interdire uniquement le chemin du travail et de l'école est donc non réaliste. Cherchez le véhicule immatriculé en Oldtimer qui rentre tous les jours à Bruxelles et voyez les véhicules en mauvais état qui circulent ailleurs.

L'AGE LEGAL DE LA RETRAITE DOIT RESTER A 25 ANS.

La proposition de report de l'âge légal de 25 à 30 ans pour le statut Oldtimer n'est en fait que le report de 5 ans d'un prétendu problème.

En Belgique, il existe une différence importante de plusieurs dizaines de milliers d'unité entre le nombre immatriculés traînant dans les données de la DIV et le nombre des véhicules de plus de 25 ans pour lesquels une taxe de roulage est payée... De plus, en région Wallonne, la taxe CO2, que certains imaginent déjà annuelle en 2013, diminue et rajeunit fortement le parc des véhicules de loisirs.

Le danger de cette proposition est le report à 30 ans au lieu de 25 ans de l'âge requis pour obtenir la taxe réduite et forfaitaire. Franchement, connaissez-vous une fédération qui demande une augmentation de la fiscalité ?

Vu les entretiens et les réparations (électronique et informatique) plus complexes moins de véhicules franchiront le cap des 25 ans.

NOTRE PROPOSITION DE STATUT UNIQUE.

Elle permettra de garantir la liberté de roulage, tant individuelle que collective, la sécurité de tous les utilisateurs de la route, le maintien de la détaxation à 25 ans, au lieu d'un engrenage dont les conséquences prévisibles seront néfastes.

Notre proposition a été largement diffusée et est le fruit de plusieurs années de réflexion, d'observation et de sagesse pour pérenniser les loisirs sur routes ouvertes.