

## MISE À JOUR LÉGISLATION UE

DÉCEMBRE 2006



### INFORMATION

#### **Les institutions de l'UE se dotent d'une nouvelle législation quant à la réglementation sur les substances chimiques**

A la fin du mois de décembre, les institutions de l'UE ont adopté le texte définitif de la réglementation REACH, laquelle crée un cadre réglementaire unique afin de gérer l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques (d'où l'acronyme en anglais REACH) fusionnant ainsi 40 actes législatifs existants. La réglementation couvrira tant les substances chimiques existantes que les nouvelles et exigera de la part des fabricants et des importateurs de substances chimiques qu'ils montrent que les substances sont sûres avant qu'elles soient commercialisées, un tâche actuellement assumée par les autorités. Ce processus se déroulera dorénavant comme suit :

- L'enregistrement : les fabricants et les importateurs devront obtenir les informations pertinentes à propos des substances chimiques fabriquées ou importées au sein du marché de l'UE en quantités supérieures à 1 tonne par an et soumettre un dossier technique contenant des renseignements à propos de la substance, ainsi que des informations quant à une gestion efficace des risques liés à son usage. Si la quantité dépasse 10 tonnes par an, ils devront également soumettre un Rapport de Sécurité Chimique en vue de consigner l'évaluation de la sécurité de la substance.
- L'évaluation : les autorités chargées de la réglementation décideront ensuite des propositions de tests et évalueront si les informations fournies par l'industrie respectent les exigences. Pour des substances sélectionnées – soupçonnées de générer un risque pour la santé ou pour l'environnement – l'évaluation contiendra un mécanisme visant à exiger de la part de l'industrie qu'elle fournisse davantage d'informations. L'évaluation pourra également conduire à la conclusion qu'il convient d'entreprendre une action conformément aux procédures de restrictions ou d'autorisation.
- L'autorisation : peut ensuite être requise pour des substances à risque élevé (les substances cancérigènes, mutagènes, toxiques pour le système reproductif et les substances persistantes, bioaccumulatives et toxiques, très persistantes et très bioaccumulatives ou à risque équivalent).
- Les restrictions : peuvent également être appliquées si l'utilisation d'une substance présente un risque inacceptable pour la santé ou pour l'environnement. Les restrictions peuvent être décidées soit pour l'utilisation d'une substance dans certains produits, soit pour l'utilisation par les consommateurs ou même pour toutes les utilisations (interdiction complète d'une substance).

Il est prévu qu'environ 1.500 substances – sur 30.000 que REACH prévoit de couvrir – soient soumises à une autorisation, aux motifs qu'elles présentent un "risque très élevé". Celles-ci incluront certainement :

- les CMR (substances qui sont Cancérigènes, Mutagènes ou toxiques pour la Reproduction), les catégories 1 et 2,
- les PBT (substances aux propriétés Persistantes, Bioaccumulatives et Toxiques),
- les vPvB (substances qui sont très Persistantes, très Bioaccumulatives).

L'autorisation pour certaines substances CMR sera octroyée si le fabricant ou l'importateur peut démontrer que les risques liés à l'utilisation concernée peuvent être adéquatement contrôlés – c'est-à-dire si les scientifiques peuvent se mettre d'accord sur un "seuil de sécurité" au-dessous duquel une substance n'engendre pas d'effets négatifs sur le corps humain ou l'environnement. Pour d'autres substances CMR et des substances aux propriétés persistantes, bioaccumulatives ou toxiques (les substances PBT et vPvB), où un contrôle adéquat est impossible, l'autorisation sera uniquement octroyée si aucune alternative plus sûre n'existe et si les avantages socio-économiques de l'utilisation de la substance l'emportent sur les risques. Toutefois, l'utilisation de certaines substances chimiques dangereuses sera également acceptable si des mesures adéquates de gestion des risques sont mises en œuvre, telles que l'utilisation et la fourniture d'une bonne ventilation ou de vêtements de protection.

La réglementation nécessite également la création d'une Agence européenne des produits chimiques en 2007, laquelle sera chargée de gérer les aspects techniques, scientifiques et administratifs de REACH et de garantir la cohérence au niveau communautaire quant à l'ensemble de ces aspects. L'agence donnera aux Etats membres et aux Institutions européennes les meilleurs conseils scientifiques et techniques possibles quant aux questions liées aux substances chimiques couvertes par la réglementation.

La FIVA travaillera avec les autorités pour garantir que ce nouveau système n'influe pas sur les activités des membres de la FIVA.

### **Approbation de nouvelles normes européennes d'émissions automobiles**

Les institutions de l'UE ont provisoirement adopté la nouvelle génération des seuils d'émissions pour les voitures en établissant des nouvelles normes Euro 5 pour les particules fines, les hydrocarbures et les oxydes d'azote (NOx), ainsi que des normes plus strictes Euro 6 pour le NOx. L'accord n'a été possible qu'après acceptation par le Conseil de l'Europe du calendrier proposé par le Parlement et qu'après acceptation par le Parlement du niveau d'émission de NOx préféré par le Conseil, étant le suivant :

- Euro 5 : limite NOx fixée à 60 milligrammes par kilomètre pour les voitures à essence et à 180 mg/km pour les voitures diesel – entrée en vigueur prévue en 2009 ;
- Euro 6 : limite NOx fixée à 60 et 80 mg/km respectivement pour les véhicules à essence et diesel, entrée en vigueur prévue en 2014.

Les institutions ont également accepté que les véhicules SUV de plus de 2,5 tonnes soient soumis dès 2012 aux normes d'émissions pour les voitures, plutôt qu'à celles imposées aux poids lourds.

### **Un pas de plus vers un péage au Royaume-Uni**

Une étude commissionnée par le gouvernement britannique a conclu que le Royaume-Uni doit mettre en place un système de péage au niveau national afin de lutter contre les embouteillages et de commencer à réduire les émissions de dioxyde des véhicules. Le rapport estime qu'un péage pourrait réduire de moitié les embouteillages d'ici 2025 et présenter des avantages significatifs environnementaux et économiques, totalisant 41 milliards d'euros. Le Royaume-Uni a déjà mis en place des programmes de taxation des comportements sources de congestion à Londres et quelques autres villes et autorités locales sont sur le point de lancer des essais – mais alors que les sondages d'opinion montrent que la majorité des utilisateurs s'oppose au péage, la tendance politique s'achemine assurément vers l'acceptation du besoin d'un péage britannique national.

### **L'Allemagne accepte un allègement fiscal pour les filtres diesel**

Le gouvernement allemand a approuvé des incitants fiscaux pour les filtres à particules sur les voitures diesel existantes, autorisant les propriétaires qui ont équipé leur voiture d'un filtre dès le 1<sup>e</sup> janvier 2006 à payer 330 euros de moins en taxe sur les automobiles – les véhicules sans filtres paieront environ 20 euros de plus. Afin de remplir les conditions, les filtres doivent réduire les émissions à 5 milligrammes par kilomètre, ce qui constitue la norme légale prévue par l'UE pour les nouvelles voitures à partir de 2008 environ.

### **L'Irlande relie les taxes sur les automobiles aux taxes sur les émissions de CO2**

Le gouvernement irlandais a suggéré de rendre l'émission de CO2 des voitures déterminante pour établir les taxes annuelles sur les automobiles à partir de 2008. La proposition qui est actuellement ouverte à la consultation propose également de rendre obligatoire la labellisation des émissions des voitures.

### **La Pologne peut abandonner un lien similaire entre taxe sur automobiles/émissions de CO2**

Le gouvernement polonais a suggéré qu'il pouvait abandonner son plan visant à basculer d'un système de taxe sur l'immatriculation des véhicules vers un système basé sur des taxes de circulation annuelles. Ceci fait suite à la récente décision de la Pologne d'imposer des niveaux de taxation plus élevés sur l'immatriculation des véhicules plus anciens – une décision prise sous la pression de la Commission européenne, aux motifs que cela crée une barrière aux importations. Le précédent gouvernement polonais avait tenté de relier la taxe sur l'immatriculation à la taille du moteur des véhicules et à la norme d'émission Euro en 2004, mais son Parlement a rejeté le plan. Suite aux élections en septembre dernier, le nouveau gouvernement a déposé un plan virtuellement identique sous prétexte qu'il permettrait d'aider à réduire le nombre de voitures d'occasion importées par les Polonais.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Horst Bruning (Président), Tiddo Bresters (Pays-Bas), Andrew Burt (UK), David Davies (UK), Marek Gacek (Pologne), Zoltán Gárdos (Hongrie), Dage Groop (Finlande), Adalberto Gueli (Italie), Peeter Henning (Belgique), Maik Hirschfeld (Allemagne), David Hurley (UK), Winfried Kallinger (Autriche), Jim Krier (Luxembourg), Victor Papadopoulos (Chypres), Patrick Rollet (France), Svend Aage Tholstrup (Danemark), Zdenek Ruzicka (République tchèque) et Carla Fiocchi (Secrétariat). Andrew Turner de EPPA travaille avec le Comité.