

MISE À JOUR LÉGISLATION UE

FÉVRIER 2006



OPPORTUNITES DE DIALOGUE

Taxation

En février, la FIVA a soumis ses commentaires au Rapporteur du Comité des Affaires Economiques et Monétaires du Parlement européen, la députée européenne danoise Karin Riis-Jorgensen, quant à la proposition de la Commission européenne sur la taxation des voitures particulières (voyez la mise à jour de juillet). Etant donné que la proposition traite de questions fiscales, le Parlement européen ne peut que formuler un avis quant à la proposition – c'est-à-dire qu'il n'est pas un partenaire à la négociation du texte. Toutefois, son avis est pris en considération par les autres institutions et la FIVA a donc proposé au Rapporteur d'inclure dans son rapport le paragraphe suivant :

“Une différenciation fiscale basée sur le nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre ne s'appliquera pas aux véhicules historiques, soit ceux âgés de plus de 25 ans, entretenus de manière correcte et écologique et dans un état historique scrupuleux, dans un but de loisirs ou faisant partie d'une collection.”

La Commission a publié son Rapport à mi-parcours sur le Programme de Sécurité Routière

Le 22 février, la Commission européenne a adopté le rapport à mi-parcours de son Programme d'Action de Sécurité Routière (2003-2010). Il a essentiellement été rédigé afin de prendre en considération l'amendement du programme requis par l'élargissement de l'UE et se concentre sur les données de sécurité routière catégorisées par véhicules et par Etat membre. L'un des paragraphes du document suggère que la Commission étudie l'obligation de porter la ceinture de sécurité dans tous les véhicules (la menace potentielle étant que les véhicules sans ceinture devraient être équipés rétroactivement de ceintures de sécurité), mais les discussions avec les responsables concernés de la Commission ont rassuré la FIVA, disant que la formulation du paragraphe est trompeuse et que de telles discussions ne sont pas en cours – ou plutôt, que le paragraphe fait référence à la Directive en vigueur – plus particulièrement à la Directive 2003 sur l'usage des ceintures de sécurité dans les véhicules, laquelle est actuellement appliquée par les Etats membres.

Réunion de la Commission Législation de la FIVA

Fin février, la Commission Législation de la FIVA s'est réunie pour la première fois sous la Présidence de Horst Bruning. Citons parmi les questions abordées :

- La sécurité routière : dans le cadre du nouveau document de la Commission européenne (voyez ci-dessus), il a été demandé aux membres de la Commission Législation de rassembler des données auprès des compagnies d'assurances à propos des statistiques de sécurité routière liées à l'usage de véhicules anciens ;

- Environnement : le projet de Code Environnemental de la FIVA et le nombre croissant d'interdictions routières et les implications du marché interne des programmes d'étiquetage nationaux des émissions des véhicules ont été discutés ;
- Phares de jour à allumage automatique : le document de prise de position de la FIVA a été actualisé en vue d'une proposition de la Commission européenne sur l'usage obligatoire des phares de jour à allumage automatique ;
- D'autres sujets discutés : les préparations de l'événement de Bruxelles en vue de lancer le Projet de Recherche ; les communications de la FIVA ; la définition des véhicules historiques et d'autres questions nationales de développement.

INFORMATION

La Commission européenne demande plus de soutien de la part de l'industrie et des décideurs politiques pour le développement de systèmes technologiques de sauvetage pour les voitures

La DG Société de l'Information de la Commission européenne a lancé l'Initiative Voiture Intelligente dans le cadre de la stratégie i2010 de l'UE. Celle-ci traite du besoin d'aborder davantage les nouvelles technologies en vue d'améliorer la sécurité, la propreté et l'efficacité des voitures et se concentre sur trois objectifs en vue de :

- coordonner les efforts des parties prenantes, des citoyens, des Etats membres et de l'industrie en vue d'accélérer le développement et l'intégration de ces technologies ;
- soutenir la recherche et le développement de véhicules plus intelligents, plus propres et plus sûrs, avec le financement du septième programme cadre de recherche de l'UE (FP7) et faciliter ainsi l'intégration et l'utilisation des résultats de la recherche ;
- sensibiliser quant aux avantages des technologies de la e-sécurité et stimuler la demande parmi les conducteurs. Ce travail inclura des événements réguliers de démonstration et des émissions télévisées ciblées.

La Commission étaye le besoin d'une initiative à l'aide de données montrant que :

- Les STI (systèmes de transport intelligent) évitant les collisions à l'arrière pourraient supprimer 4.000 accidents par an dans l'ensemble de l'UE, si une telle technologie était intégrée dans seulement 3% des voitures d'ici 2010 ;
- La technologie aidant les voitures à rester sur leur voie, ou à dépasser, pourrait éviter 1.500 accidents par an, si une telle technologie était intégrée dans seulement 0,6% des voitures d'ici 2010 ;
- La technologie qui réveille les conducteurs somnolents pourrait éviter 30% des accidents mortels sur autoroute et réduire de 9% l'ensemble des accidents mortels.

D'autres données utilisées pour soutenir cette initiative sont :

- L'erreur humaine est responsable de quelque 93% des accidents, ce qui est estimé à environ 200 milliards d'euros, soit 2% du PIB de l'UE.

- Les embouteillages affectent maintenant 10% du réseau routier et coûtent par an quelque 50 milliards d'euros, soit 0,5% du PIB de l'UE ;
- Quelque 50% de la consommation de carburant résultent des embouteillages ou de la mauvaise conduite.

La Commission estime que l'ensemble de ces problèmes peut être résolu en utilisant les technologies de l'information et de la communication.

Madrid interdit les véhicules anciens

Le conseil municipal de Madrid a annoncé qu'à partir de 2008, les véhicules hautement polluants – "généralement ceux de plus de 15 ans d'âge" – seront interdits dans le centre ville historique dans une tentative de réduire les émissions de dioxyde d'azote de 13%.

En parallèle, l'Espagne a décidé d'introduire des mesures fiscales, en vue de décourager l'achat de véhicules roulant au diesel, de VLT (véhicules loisir travail) et d'autres véhicules privés hautement polluants. Alors que ça n'a pas encore été formellement annoncé, la taxe sur les automobiles à moteur de taille moyenne augmenterait de 7% à 12%, les incitants fiscaux actuels pour le diesel seraient supprimés et un taux spécial de 17% serait prélevé sur les moteurs de plus de 2,5 litres.

Le Parlement européen critique les plans environnementaux de la Commission européenne

Le rapporteur du PE, Riita Myller – une députée européenne finlandaise de centre gauche, sur les cinq stratégies thématiques de politiques environnementales de la Commission européenne, a signalé que les plans sont loin de mettre en œuvre le sixième programme d'action environnementale, car ils n'incluent pas d'objectifs ni de calendriers – et parce qu'elle est inquiète qu'ils puissent en réalité affaiblir la législation existante. Elle a, entre autres, qualifié la stratégie pour la qualité de l'air "Café" de "assez pauvre" et a suggéré au PE de proposer plusieurs amendements "très ambitieux" à ce propos.

La Commission européenne présente un plan pour l'usage de biocarburants

La Commission européenne a adopté un plan très large en vue de stimuler la production et l'utilisation de biocarburants dans le transport, ce qui permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer l'autosuffisance énergétique de l'Europe, tout en étant bénéfique pour les agriculteurs dans l'UE. Toutefois, les organisations environnementales européennes ont critiqué les démarches, disant que davantage de sauvegardes écologiques sont nécessaires et parce qu'elles ne pensent pas que l'utilisation de biocarburants soit prise en considération dans les objectifs d'émissions de dioxyde de carbone pour les véhicules neufs.