

MISE À JOUR LÉGISLATION UE

FÉVRIER 2007



Réunion du Groupe de Travail Commission Législation de la FIVA

Les 23 et 24 février dernier, le Groupe de Travail de la Commission Législation de la FIVA s'est réuni. Les discussions, les décisions et les conclusions de la réunion concernaient :

- Structure de la Commission : Horst Brüning, le Président, a fait remarquer que la Commission Législation (CL) compte aujourd'hui 21 membres originaires de toute l'UE. Il est attendu des membres qu'ils fournissent des informations et des conseils à propos de la gestion des développements réglementaires nationaux et qu'ils exercent un lobby sur leurs gouvernements nationaux et leurs députés européens lorsque cela s'avère nécessaire. Le Groupe de Travail (GT) de la CL se composera de membres proposés par la CL et confirmés par le Comité Général. Les membres du GT seront chargés de responsabilités politiques spécifiques à la Commission. La CL se réunira 1 à 2 fois par an. Le GT se réunira 4 fois par an.
- Politique environnementale : il a été noté que la politique environnementale et les développements réglementaires constituent la principale menace pour l'usage des véhicules historiques, plus particulièrement les développements liés aux interdictions urbaines/régionales qui frappent les véhicules, visant plus particulièrement les véhicules "plus anciens" et les Zones de Faible Emission (ZFE). La menace est aggravée par la "propreté" croissante des nouveaux véhicules et par le nombre croissant de VH.
- Compilation de données : les membres de la CL continueront de compiler des informations afin de mieux comprendre comment la réglementation environnementale nationale influe sur les VH, de sorte que la FIVA puisse adopter la meilleure défense possible contre les restrictions proposées sur les VH – plus spécifiquement les Zones de Faible Emission, les zones frappées par une taxe embouteillage, les interdictions régionales/urbaines temporaires ou étalées de véhicules, la taxation basée sur les émissions (CO2), les exemptions fiscales ou les avantages fiscaux pour les VH et les études ou le travail académique pertinents.
- Recherche FIVA : il a été noté que Geoff Smith et Andrew Burt ont eu une réunion positive avec le fonctionnaire responsable de la DG Environnement de la Commission européenne sur les questions liées à la qualité de l'air en vue de discuter du Rapport de Recherche britannique et européen. Le fonctionnaire a clairement indiqué qu'il accueillait favorablement les rapports et a signalé que la DG Environnement avait une certaine sympathie pour les véhicules jusqu'à la fin des années '60, mais qu'il avait davantage d'inquiétudes en ce qui concerne les véhicules des décennies '70 et '80 et plus particulièrement les anciens véhicules commerciaux à moteur diesel. Les membres ont ensuite fait rapport des actions nationales entreprises en vue de promouvoir les rapports nationaux. Il a également été décidé que davantage de recherches sont nécessaires en vue de poursuivre le développement des précieuses informations fournies par le Projet de Recherche.

- Sécurité routière : les questions actuelles sont la consultation de la Commission européenne quant à l'utilisation des phares de jour à allumage automatique – et les initiatives nationales similaires (la CL était récemment en mesure d'aider la fédération polonaise à défendre une exemption pour les VH dans le cadre d'une exigence nationale prévue en matière de phares de jour à allumage automatique) ; et la Directive proposée en vue de modifier l'équipement avec un rétroviseur d'angle mort pour les poids lourds. Sur demande de la FIVA, le Parlement européen a proposé de clarifier l'exemption pour les véhicules historiques quant à cette Directive sur les rétroviseurs d'angle mort proposée – les membres de la CL ont effectué un travail de lobby sur leurs députés européens en vue de soutenir l'amendement proposé lorsque le vote aura lieu en mars.
- Code de conducteurs de la FIVA : les membres ont expliqué que leur fédération nationale a disséminé des versions traduites du Code de conducteurs de la FIVA – plus de 220.000 exemplaires ont été distribués dans plusieurs langues.
- Définition des VH : les membres ont poursuivi leurs discussions quant à la définition d'un véhicule historique – ce débat est permanent, en raison de la croissance de la législation environnementale, dont une grande partie se focalise sur la préoccupation environnementale des véhicules plus anciens.
- Nations Unies : Horst Brüning a expliqué qu'un représentant de la FIA, basé en Suisse et ayant travaillé au sein de l'ONU pendant de nombreuses années, a proposé d'aider la FIVA et la FIA (par le biais de la Commission Historique Internationale de la FIA) à gérer sa relation avec les groupes de travail pertinents au sein de l'ONU.

OPPORTUNITES DE DIALOGUE

La Commission se prépare à développer une politique sur le Transport Urbain

La Commission européenne a entamé une consultation sur une politique en matière de Transport Urbain. Ce débat a évolué depuis le développement des initiatives politiques des années '90 en vue de promouvoir un Transport Urbain Propre lequel se concentrait sur l'aide aux initiatives locales et la création d'un centre d'idées partagées. Maintenant avec la qualité de l'air de l'UE, les émissions des véhicules, la qualité du carburant et la législation en matière de véhicules propres, la Commission organise une consultation en vue d'élaborer un Livre Vert à la fin de cette année sur le Transport Urbain. L'objectif vise à déterminer comment les initiatives passées peuvent être intégrées, à voir s'il est possible de développer un cadre pour le transport urbain qui envisagerait une meilleure compréhension de l'impact de la démographie changeante et du développement des technologies sur le transport urbain et à prendre les éléments suivants en considération : le transport public, l'acquisition de véhicules de transport public, les ZFE et les zones de restriction, l'intégration des systèmes de transport, les véhicules plus propres et plus efficaces et les questions de sécurité en matière de mobilité. La FIVA participera à la consultation.

La Commission lance également une consultation en vue d'élaborer un système permettant d'évaluer les coûts externes du transport

La Commission européenne travaille sur un modèle d'évaluation des coûts externes du transport et sur l'analyse de leur internalisation en vue de proposer un tel modèle d'ici la mi-2008. Afin d'y parvenir, elle prévoit de procéder à une évaluation des impacts économique, social et environnemental prévus de ces éventuelles mesures d'internalisation à exécuter. L'évaluation des

coûts externes est un calcul des coûts encourus par l'utilisation d'un véhicule (pollution, embouteillage, accidents, etc.) – l'internalisation de ces coûts est le processus par lequel ces coûts externes calculés du transport sont supportés par cet utilisateur.

INFORMATION

La Commission européenne propose des restrictions de CO2 pour les voitures

Après les querelles publiques entre les Commissaires chargés de l'Industrie et de l'Environnement (voyez les mises à jour UE précédentes), la Commission européenne a annoncé qu'elle prévoyait d'élaborer un projet de législation exigeant des constructeurs automobiles qu'ils réduisent la moyenne des émissions de dioxyde de carbone de l'ensemble des nouveaux véhicules vendus dans l'UE à 130 grammes par kilomètre d'ici 2012 et elle propose en parallèle une série de mesures visant à les aider à atteindre l'objectif précédemment fixé de 120g/km d'ici 2012. La Commission a suggéré que l'objectif des émissions pourrait varier en fonction du type de véhicule – les véhicules plus grands devront fournir des réductions proportionnellement plus importantes. Les mesures parallèles élaborées en vue de parvenir aux 10g/km restants peuvent inclure l'introduction d'exigences d'efficacité des systèmes de climatisation, de contrôles obligatoires en matière de pression des pneus et des limites maximales de résistance au roulement des pneus. Par ailleurs, les réductions du CO2 fossile suite à l'utilisation accrue de biocarburants dans le transport seront prises en compte pour l'objectif de 120g/km. La Commission souhaite également stimuler la demande émanant du consommateur de disposer de véhicules plus efficaces et proposera en conséquence des amendements en vue de renforcer la directive sur l'étiquetage de l'efficacité énergétique des véhicules et invitera les constructeurs à signer un code de bonne pratique européen en matière de marketing et de publicité pour les véhicules et continuera d'encourager les Etats membres à baser leurs taxes automobiles sur les émissions de CO2. Suite à l'annonce de la Commission, le Conseil de l'Europe a soutenu les propositions à une écrasante majorité.

Le Portugal impose un système de fiscalité écologique sur les véhicules

Le gouvernement portugais a approuvé un nouveau système en vue de taxer les véhicules routiers en fonction de leur impact sur l'environnement. Les projets entreront en vigueur en juillet 2007 et incluront une taxe unique à l'achat et une taxe routière annuelle. Le système propose que le niveau d'imposition soit calculé en fonction de la taille du moteur et des émissions de CO2. Au cours de la première année du système, 30% de la taxe sera pondéré en fonction des émissions – mais ce pourcentage passera à 60% à partir de juillet 2008. Les véhicules diesel perdront certains des avantages fiscaux existants, mais les véhicules les plus propres pourront bénéficier d'une réduction pouvant atteindre 500€

L'Allemagne annonce un projet de taxe automobile en fonction des émissions

L'Allemagne a annoncé qu'elle envisage de changer son système de fiscalité automobile en vue de lier le montant payé par les automobilistes aux émissions de dioxyde de carbone et d'autres polluants atmosphériques de leurs véhicules. La taxe sera basée sur les émissions de CO2, de monoxyde de carbone et de particules fines au lieu d'être, comme c'est le cas aujourd'hui, basée sur la taille du moteur. La proposition est en ligne avec la proposition de taxe automobile de la Commission européenne. Toutefois, ces discussions sont au point mort au Conseil de l'Europe – et l'Allemagne qui occupe actuellement la Présidence du Conseil selon le système de rotation par pays – a bien fait comprendre qu'elle n'a pas l'intention d'avancer des les discussions au niveau européen.

- 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), Peter 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.