

## MISE À JOUR LÉGISLATION UE

JANVIER 2007



### INFORMATION

#### **La Commission européenne propose des normes plus strictes sur les carburants**

Fin janvier, la Commission européenne a proposé des nouvelles normes pour les carburants de transport, destinées à réduire leur contribution au changement climatique et à la pollution atmosphérique. Cette proposition tend à amender la directive de 1998 sur la qualité des carburants, laquelle fixait des spécifications européennes communes pour l'essence, le diesel et le gasoil utilisés dans les véhicules et, ce faisant à prendre en considération les développements en matière de technologie des carburants et des moteurs, ainsi que l'importance croissante des biocarburants et le besoin, d'une part, de respecter les objectifs de qualité de l'air fixés dans la Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique de 2005 et, d'autre part, de réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique. A ce propos, la Commission propose de :

- Introduire une obligation pour les fournisseurs de carburants visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, générées par les carburants pendant leur cycle de vie, c'est-à-dire lors de leur raffinage, de leur transport et de leur utilisation. A partir de 2011, les fournisseurs devront réduire leurs émissions par unité d'énergie de 1% par an sur base des niveaux de 2010. Ceci résultera en une réduction de 10% d'ici 2020.
- Mettre au point un mélange d'essence spécifique, avec un taux supérieur autorisé d'additifs contenant de l'oxygène (composés oxygénés), en ce compris jusqu'à 10% d'éthanol – en vue de permettre l'utilisation d'une part plus élevée de biocarburants dans l'essence. Afin de compenser l'augmentation des émissions des vapeurs polluantes, qui résultera d'une utilisation accrue d'éthanol, la Commission présentera dans le courant de cette année une proposition prévoyant l'installation obligatoire d'unités de récupération des vapeurs dans les stations-service.
- Garantir que les carburants diesel ont une faible teneur en soufre (pas plus de 10 parties par million) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 – afin de réduire les émissions, plus particulièrement celles des particules. La proposition contient également une réduction d'un tiers de la teneur maximale autorisée en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

#### **La Commission européenne va examiner les effets potentiels du Zinc sur la santé**

La DG de la Santé et de la Protection des consommateurs de la Commission européenne a demandé à son Comité scientifique des risques sanitaires et environnementaux d'examiner les rapports d'évaluation des risques élaborés par les Etats membres à propos du zinc, du blanc de zinc, du chlorure de zinc, du distéarate de zinc, du sulfate de zinc et du trizinc bis, conformément aux conditions d'un Règlement de l'UE de 1993 (793/93) destinés à évaluer les risques préliminaires des substances existantes. Ce processus ne signifie pas que des restrictions sur l'utilisation de ces substances seront proposées, car le processus vise à garantir qu'il n'y a pas de

risques sanitaires et environnementaux – mais que si ces risques existent, il suggèrera une stratégie visant à limiter ces risques, en ce compris la possibilité de créer des mesures de contrôle et/ou des programmes de surveillance. Dans des cas extrêmes, des mesures de contrôle peuvent être mises en œuvre par le biais de la directive mise sur le marché et emploi 76/769/CEE, laquelle a récemment imposé des contrôles des HAP dans les pneus et des SPFO utilisés dans les supprimeurs de fumée pour le chromage (voyez les mises à jour de juin 2005 et de novembre 2006). Etant donné qu'il s'agit de la toute première étape du processus d'évaluation de risques, la FIVA surveillera les développements et s'il s'avère nécessaire, soulèvera toute préoccupation concernant les restrictions potentielles de l'utilisation.

### **La Commission européenne reporte le rapport sur les émissions de CO2 des voitures**

Fin janvier, la Commission européenne a annoncé un retard dans la publication d'un document politique sur la réduction des émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves, suite à un désaccord interne entre le Commissaire chargé de l'Industrie, Gunter Verheugen, et le Commissaire chargé de l'Environnement, Stavros Dimas. Monsieur Dimas souhaite une législation contraignante pour les constructeurs automobiles visant à réduire les émissions des véhicules, car il ne croit pas que les constructeurs automobiles pourront respecter l'objectif de l'accord volontaire de 140g/km d'ici 2008/9, alors que Monsieur Verheugen est le principal opposant à un tel geste et mettra tout en œuvre pour garantir que la Commission ne propose pas de législation cette année.

En raison de ce clivage, il est probable que le Président de la Commission, Monsieur Barroso, prendra la décision finale et pour l'instant, il semble être en faveur d'une législation contraignante en vue d'atteindre l'objectif de 120 grammes par kilomètre de CO2 d'ici 2012 pour les voitures neuves. Toutefois, la Chancelière allemande, Angela Merkel, s'est également immiscée dans le débat, disant qu'elle bloquera toute tentative visant à "imposer une réduction générale des émissions sur le secteur automobile" qui, selon elle, pénaliserait l'industrie automobile allemande, qui construit de manière générale des voitures plus grandes, produisant des niveaux d'émissions supérieurs à la moyenne.

### **L'industrie critique la ratification par la Commission européenne des objectifs de l'UE en matière de voitures hors d'usage**

La directive sur les véhicules en fin de vie exige que 85% des véhicules en fin de vie soient recyclés et que 95% soient récupérés d'ici 2015. Cet objectif vient d'être confirmé par la Commission européenne comme étant "optimal du point de vue économique et environnemental" et la Commission a noté que le maintien de ces objectifs encouragerait l'innovation technologique nécessaire au respect de ceux-ci. Toutefois, l'Association européenne des recycleurs de l'automobile ne pense pas que l'objectif stimulera la technologie nécessaire et l'industrie automobile s'inquiète quant au manque de marchés viables du recyclage pour les matières plastiques et les résidus non ferreux générés par les véhicules en fin de vie.

### **La Commission européenne approuve le programme d'aide allemand pour les poids lourds plus propres**

La Commission européenne a approuvé le programme du Gouvernement allemand qui permettra aux transporteurs routiers en Allemagne de recevoir une aide de l'état en vue d'acheter des poids lourds plus propres. Le programme permet aux transporteurs de profiter de 100m€ par an de subventions pendant six ans – les véhicules respectant les normes d'émissions Euro V sont éligibles jusqu'en septembre 2008, lorsque la norme deviendra obligatoire pour tout nouveau type

de moteur. Les subventions seront toujours disponibles après cela pour les véhicules dépassant les normes Euro V.

### **Un groupe de lobby demande des contrôles plus stricts du mercure**

Une nouvelle étude intitulée "Gardons la santé, arrêtons le mercure" déclare que les taux de mercure dans les corps de 15% des femmes dépassent 1 microgramme par gramme et que cette exposition est dangereuse, plus particulièrement pour les fœtus et les femmes enceintes. En conséquence, le groupe a demandé à l'UE d'étendre les réductions existantes et prévues du mercure dans les voitures, les appareils électroniques, l'industrie du chlore et de la soude et les thermomètres pour la fièvre à toutes les autres applications du métal, et d'octroyer des exemptions uniquement si aucune alternative n'existe.

### **La taxe environnementale polonaise sur les voitures menacée**

La Cour européenne de justice a statué sur le fait que les taxes automobiles introduites par le Gouvernement polonais (voyez la mise à jour de décembre 2006) et destinée à protéger l'environnement en réduisant les importations de voitures allemandes de seconde main, contredit probablement les obligations européennes du marché interne. Le jugement risque de coûter cher au Gouvernement polonais, car les particuliers qui ont payé des accises sur l'importation de véhicules de seconde main peuvent demander à se faire rembourser les montants payés.

- 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.