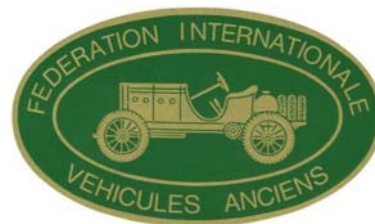


MISE A JOUR LÉGISLATION UE

JUIN 2006



OPPORTUNITES DE DIALOGUE

La Commission européenne a lancé une consultation publique quant à la manière dont l'UE devrait davantage réduire les émissions de CO₂ des voitures et améliorer l'efficacité des carburants dans le cadre de son programme global relatif au changement climatique. La consultation vise le grand public. Alors que la consultation tend à glaner des informations à propos des véhicules modernes et des habitudes d'achat de voitures, les membres de la FIVA peuvent participer à la consultation en y accédant sur internet à l'adresse :

<http://ec.europa.eu/yourvoice/ipm/forms/dispatch?form=CO2andcars>

Etant donné que les principales préoccupations actuelles de la FIVA concernent la possibilité de voir l'usage des véhicules anciens restreint par la réglementation, et ce comme étant un moyen d'aider à améliorer la qualité de l'air. Si les membres de la FIVA répondent à la consultation, ils pourront également faire référence à leur possession, au bon entretien et à l'utilisation occasionnelle pour le plaisir (contrairement à un usage quotidien) de leurs véhicules historiques, afin d'aider la Commission européenne à apprécier le faible usage annuel et les normes d'entretien élevées des véhicules anciens appartenant aux membres de la FIVA. Toute information de ce type pourrait compléter le travail de recherche de la FIVA en termes d'impact économique, culturel et environnemental des véhicules historiques, travail qui sera présenté aux décideurs de l'UE en octobre de cette année.

INFORMATION

La Commission européenne publie la révision du Livre Blanc sur le Transport

La Commission européenne a adopté en juin un document d'orientation quant à la future politique européenne de transport. La Commission a exposé clairement qu'elle reconnaît que la mobilité est essentielle pour la prospérité de l'Europe et pour la libre circulation des citoyens, mais aborde également l'impact négatif de la mobilité, en termes d'utilisation énergétique et de qualité environnementale et souligne une fois encore le besoin de stimuler les liaisons ferroviaires et maritimes pour le transport de fret à longue distance. Elle suggère plus particulièrement des mesures visant à permettre d'atteindre ces objectifs, comme par exemple :

- le développement de systèmes de transport intelligents, en vue de rendre la mobilité plus écologique et plus efficace – le document fait remarquer que la taxation “intelligente” contribuera à l'avenir à un usage plus rationnel de l'infrastructure et le document annonce une méthodologie de base pour une taxation intelligente de l'infrastructure d'ici 2008 ;
- un débat quant à la manière de modifier la mobilité des personnes dans des environnements urbains – un Livre Vert sera publié l'année prochaine, mettant l'accent sur le rôle que l'UE peut jouer en tant que catalyseur, pour encourager les décideurs à mieux aborder les embouteillages, la pollution et les accidents à l'aide d'actions innovantes. Il fait également remarquer qu'il convient de débattre clairement du niveau gouvernemental qui devra nécessairement assumer la responsabilité des nouvelles actions ;

- quant à la sécurité routière, le document réitère le besoin de multiplier les mesures afin d'atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes entre 2001 et 2010 et la première Journée européenne de la sécurité routière sera organisée en 2007.

Toutefois, la Commission a dévalorisé l'objectif clé visant à passer d'un transport routier à des modes de transport plus "écologiques" mentionnés dans le Livre Blanc de 2001. Suite à une évaluation d'impact, la révision a conclu que retourner à la part du trafic ferroviaire de 1998 était impossible. Elle déclare que continuer à se concentrer sur le glissement modal comme étant un objectif principal aurait un impact négatif sur la mobilité et la croissance. La Commission a également réduit l'objectif clé de 2001, visant à séparer la demande de transport et la croissance économique. Au contraire, elle stipule maintenant que la mobilité doit être "déconnecté de ses effets secondaires négatifs". Le groupe de lobby environnemental 'T and E' s'est plaint, disant que le changement est en contradiction avec la nouvelle stratégie de développement durable de l'UE, adoptée par les leaders européens plus tôt dans le mois, ce qui réaffirme l'objectif de découplage.

Le Parlement européen étudie les règles de la pollution par particules

Le Comité environnement du Parlement européen a adopté un rapport quant aux normes européennes présentes et futures, disant qu'il souhaitait des contrôles plus légers sur la question des particules et des périodes d'exemption plus longues pour les points noirs de la pollution de l'air ayant des difficultés à atteindre ces limites. Il a demandé que le nombre de fois où la limite journalière moyenne de 50 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) de PM 10 puisse être dépassé et augmenté de 35 à 55 jours – mais à titre de compensation, il a également demandé que la limite annuelle moyenne de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ soit renforcée à $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ d'ici 2010.

Quant aux PM2.5, le comité voulait que l'objectif proposé, et très serré pour tous les Etats membres, visant à réduire l'exposition pour la population de 20% au cours de la décennie jusqu'à 2020, soit différencié en fonction des niveaux annuels de pollution nationale. Il a admis que l'objectif reste fixé à 20%, alors que les niveaux initiaux de PM2.5 étaient supérieurs à $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mais pense qu'ils devraient être réduits à 0%, par paliers de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ou moins. Il a également demandé que le plafond contraignant séparé pour les niveaux de PM2.5 dans l'air de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ supposé être atteint en 2010 – soit réduit à $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ d'ici 2015 – et a signalé que les Etats membres devraient disposer d'une plus grande flexibilité, afin de reporter les objectifs à atteindre en matière de particules, en fonction des circonstances nationales. Le Commissaire à l'Environnement, M. Dimas, a clairement indiqué qu'il n'était pas heureux de la position du PE, stipulant qu'il s'agissait de la première fois depuis qu'il occupe son poste que les députés européens cherchaient à diluer ses propositions et qu'il se bâterait pour maintenir la position de la Commission.

Toutefois, par contraste, dans sa résolution non législative sur la stratégie CAFE de l'UE pour une politique de la qualité de l'air à long terme, le Comité a signalé que l'UE devrait viser des réductions plus importantes que celles proposées dans la gamme de polluants.

En parallèle, le Comité des affaires économiques et monétaires du Parlement a adopté son rapport relatif à la proposition de la Commission européenne sur la taxation des voitures, visant à ce que les Etats membres passent d'une taxe à l'immatriculation à une taxe de circulation annuelle avec un pourcentage basé sur les émissions de CO_2 (voyez la mise à jour de juillet '05).

L'industrie automobile n'atteint pas les objectifs d'émissions

Une récente réunion entre la Commission européenne et les représentants de l'industrie automobile a permis de confirmer que l'industrie ne parviendra probablement pas à atteindre l'objectif de réduire la moyenne des émissions des véhicules neufs à 140 grammes par kilomètre d'ici 2009. L'industrie n'est apparemment qu'à mi-chemin de l'objectif auquel elle s'était engagée en 1998. La Commission a promis d'agir en 2007, afin de garantir que les objectifs soient atteints.

La Commission européenne rejette l'offre néerlandaise visant à réduire les particules des voitures

La Commission européenne a rejeté une proposition néerlandaise visant à interdire définitivement les voitures diesel et les camionnettes légères dont les émissions de particules fines dépassaient les 5 milligrammes par kilomètre (mg/km) à partir du 1^e janvier 2007. Elle a agi conformément aux règles du marché unique (article 95) disant que les Pays-Bas n'avaient pas réussi à prouver qu'ils avaient un problème national spécifique avec les émissions des véhicules à moteur. De plus, elle a ajouté que si les Pays-Bas l'avaient prouvé, l'interdiction proposée aurait constitué un "obstacle disproportionné" au marché interne.

La Suède se tourne vers un avenir moins pétrolier

Une commission nationale suédoise, créée en vue de "présenter une stratégie concrète visant à briser la dépendance au pétrole de la Suède d'ici 2020", a proposé des mesures visant à garantir un approvisionnement énergétique à long terme, à réduire l'impact climatique et à faire un meilleur usage des ressources énergétiques forestières et agricoles. La Commission souhaite des améliorations dans l'efficacité énergétique générale d'au moins 20%, des réductions de 40 à 50% de l'utilisation de l'essence et du diesel dans le transport routier et pense que l'efficacité des carburants devrait être un facteur inclus dans la classification environnementale des voitures.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Horst Bruning (Président) ; Tidde Bresters, Andrew Burt, David Davis, Adalberto Gueli, Winfried Kallinger, Patrick Rollet, Svend Aage Tholstrup et Carla Fiocchi (Secrétariat). Andrew Turner d'EPPA travaille en collaboration avec la Commission.