

MISE À JOUR LÉGISLATION UE

MARS 2006



OPPORTUNITES DE DIALOGUE

Les Etats membres approuvent un texte de compromis de la Directive permis de conduire

Le 27 mars, les Ministres du Transport des Etats membres ont approuvé le compromis proposé par la Présidence luxembourgeoise en 2005 et qui avait été approuvé par le Parlement européen l'été dernier de manière informelle. Le texte propose que :

- Un nouveau modèle unique de permis de conduire sera introduit, format carte de crédit, avec caractéristiques de sécurité renforcées.
- Les 110 modèles différents toujours en circulation seront graduellement supprimés.
- Après l'entrée en vigueur de la directive, les Etats membres auront 26 ans pour remplacer les permis de conduire existants.
- Les Etats membres auront la possibilité d'introduire une micropuce sur le nouveau modèle – les règles européennes en matière de protection des données seront respectées dans tous les cas.
- La validité des permis de conduire sera limitée – le texte propose une période de validité de 10 ans, que les Etats membres peuvent augmenter jusqu'à 15 ans. Les Etats membres seront libres d'organiser des examens médicaux lors du renouvellement administratif.
- En ce qui concerne les remorques, le texte permettra au titulaire d'un permis B (voiture) de conduire un véhicule dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3.500 kilogrammes et qui est conçu et construit pour 8 passagers, en plus du conducteur, et combiné avec une remorque dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 750 kilogrammes. Si la remorque dépasse 750 kilogrammes et si le poids total combiné ne dépasse pas 4.250 kilogrammes, le titulaire d'un permis B devra suivre une formation et les Etats membres pourront exiger qu'un test soit effectué. Il s'agit du texte de compromis qui a été approuvé comme suite à la proposition originale de la Commission qui était beaucoup plus stricte.
- En ce qui concerne les motocyclettes, le texte ne satisfait toujours pas la communauté de motards, plus particulièrement en raison du fait qu'il exige une formation ou un examen entre les catégories de motocyclettes A2 et A. La communauté de motards révisé actuellement ses options.

Le Parlement européen devra maintenant approuver – ou rejeter – cet accord dans les mois à venir. Toutefois, il est entendu que l'intention est de soutenir le texte, afin d'éviter d'autres discussions prolongées quant au texte. Si cela se produit, la directive entrera en vigueur fin 2006 et sera donc applicable au plus tard fin 2012.

INFORMATION

Le Parlement européen signale que l'UE doit cesser l'utilisation de pétrole pour le transport

Le Comité Environnement du PE a adopté un rapport disant que l'UE doit viser l'arrêt de l'utilisation de pétrole pour le transport dans une génération – stipulant que “la stratégie européenne en matière d'énergie devrait se concentrer au départ sur la substitution complète de l'utilisation de carburants fossiles dans le secteur du transport d'ici à 2030”. Le commentaire a été formulé dans une résolution non législative sur le livre vert en matière d'efficacité énergétique de la Commission européenne et constitue une mesure que le Comité du PE propose en vue d'aider à garantir que l'UE devienne le bloc économique le plus efficace au monde en matière d'énergie d'ici à 2020. Le Comité Energie du PE va maintenant étudier le rapport du Comité Environnement.

Limites d'émissions plus strictes toujours souhaitées

Lors d'une réunion des Ministres de l'Environnement en mars, la majorité des Ministres ont précisé qu'ils souhaitent que les récentes propositions Euro V sur les émissions des véhicules soient renforcées à l'aide d'une étape supplémentaire de réductions d'émissions à long terme et les Ministres du Transport ont débattu de plans en vue de réviser la stratégie européenne en matière de développement durable. Les Pays-Bas et l'Allemagne ont demandé une mise en œuvre rapide de normes d'émissions plus strictes pour les véhicules en vue d'aider les Etats membres à respecter les règles européennes en matière de qualité de l'air.

De plus, les Etats membres semblent être de plus en plus d'avis que des objectifs d'émissions post-Euro V devraient être fixés dès maintenant pour l'oxyde d'azote (NO_x) des véhicules diesel. Les propositions Euro V, publiées en décembre, envisagent un seuil de 200 mg/km pour les émissions NO_x des véhicules diesel, applicable dès 2008. D'autres restrictions, applicables dès 2013, seraient fixées après une révision en 2009. L'Allemagne estime que les limites Euro V pour les véhicules diesel devraient être davantage réduites à 180 mg/km, et que l'UE devrait maintenant convenir d'une norme plus ambitieuse de 80 mg/km pour 2013. D'autre part, l'Allemagne demande à ce que les limites de NO_x pour les véhicules à essence soient maintenues à leur niveau actuel de 80 mg/km, plutôt que d'être réduites à 60 mg/km comme le propose la Commission européenne dans les normes Euro V.

En parallèle, l'agence néerlandaise d'évaluation de l'environnement a recalculé la pollution de l'air par particules fines aux Pays-Bas et a découvert que celle-ci est de 10 à 15% inférieure à ce qui était précédemment estimé. C'est pourquoi, elle pense que les Pays-Bas atteindront les objectifs PM10 d'ici 2015 si des politiques additionnelles étaient adoptées – en ce compris la mise en œuvre de la directive sur les seuils d'émissions nationaux de l'UE, la pleine exécution d'un plan néerlandais sur la qualité de l'air proposé l'année dernière et la mise en œuvre de la stratégie thématique de l'UE sur la qualité de l'air.

Les Etats membres soutiennent le Plan de Qualité de l'Air

Les Ministres de l'Environnement ont également accordé un soutien prudent au plan de qualité de l'air de l'UE, disant que les objectifs d'émissions proposés par la Commission européenne pour 2020 sont "une base adéquate pour les considérations futures". Les Ministres ont demandé à la Commission de proposer d'autres mesures en vue de réduire les émissions, en ce compris l'introduction de normes "Euro VI" pour les poids lourds. Toutefois, les Ministres ont également signalé que les Etats membres ont besoin de davantage de flexibilité en vue d'atteindre les

normes actuelles de qualité de l'air de l'UE, car des difficultés existent en vue de respecter la législation de l'UE et ceci devrait être pris en considération par la Commission lorsqu'elle révisé la directive sur les seuils nationaux.

Les constructeurs automobiles et les compagnies pétrolières soutiennent les carburants propres

Renault, DaimlerChrysler, Volkswagen, Shell et SasolChevron ont demandé à la Commission européenne de proposer une législation européenne en vue de promouvoir des carburants non pétroliers pour le transport qui pourraient, selon eux, réduire radicalement la pollution de l'air et finalement aider à réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'Alliance pour les carburants de synthèse en Europe (AFSE) souhaite que les objectifs et les incitants fiscaux de l'UE augmentent la pénétration de pétrole et de diesel à base de gaz naturel et de biomasse plutôt que de pétrole. Ils estiment que l'utilisation des technologies gas-to-liquid (GTL) et biomass-to-liquid (BTL) pourrait réduire les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) des moteurs de 45%, les émissions de particules de 40% et pourrait réduire de moitié les émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone. Les deux carburants sont exempts de soufre. Toutefois, utiliser des carburants GTL dans les moteurs actuels des voitures ne réduirait pas les émissions de dioxyde de carbone, alors que les utiliser dans des moteurs spéciaux, fonctionnant aux carburants de synthèse purs de quelque type que ce soit, réduirait les émissions de carbone et les carburants BTL offrent de doubler les économies de dioxyde de carbone prévues par les premières générations de biocarburants, tels que le biodiesel.

La pollution par le trafic ne respecte pas les normes de santé de l'UE

L'Agence européenne pour l'environnement a rapporté que la pollution des véhicules est susceptible de dépasser les limites dans les rues de nombreuses villes européennes où les niveaux de fond sont conformes. L'étude a modélisé la qualité de l'air dans les rues étroites, moyennes et larges de 20 villes européennes et elle prévoit que les limites de particules fines (PM10) seront néanmoins dépassées dans la plupart des rues étroites, même en imposant davantage d'efforts de réduction d'émissions, et que les normes de dioxyde d'azote (NO₂) pourraient également être largement dépassées en 2030.

La législation autrichienne en matière de qualité de l'air est finalisée

Le parlement autrichien a approuvé des nouvelles règles en matière de pollution par particules – élargissant et étendant également la surveillance à partir des particules PM10, la norme actuelle réglementaire de l'UE, jusqu'à la plus petite fraction PM2.5. Les provinces autrichiennes auront également plus de liberté en vue de mettre un frein aux émissions, là où la pollution par particules dépasse les limites.

- 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).