

MISE À JOUR LÉGISLATION UE

MAI 2007



OPPORTUNITES DE DIALOGUE

La problématique des rétroviseurs d'angle mort résolue par le Parlement européen

Le 10 mai dernier, le Parlement européen a adopté un amendement à la proposition de la Commission visant à équiper les véhicules de rétroviseurs d'angle mort. Cet amendement était nécessaire car, alors que la Commission européenne avait l'intention dans la directive d'exempter les véhicules historiques afin d'éviter les questions d'authenticité et d'équipement pratique, le projet original présentait une faille, de sorte que les véhicules historiques immatriculés récemment ne soient probablement pas couverts. Ce nouveau texte répond aux préoccupations de la FIVA et stipule ce qui suit :

Les véhicules des catégories N2 et N3, immatriculés à l'origine et/ou réceptionnés par type et/ou mis en service avant la date mentionnée à l'Article 2(2)(a), et utilisés principalement pour leur intérêt historique ne doivent pas être concernés par les règles et les procédures contenues dans ladite directive.

INFORMATION

L'UE adopte des seuils d'émissions pour les véhicules neufs

Faisant suite aux discussions à la fin de l'année dernière, les institutions européennes ont adopté des nouveaux seuils d'émissions pour les véhicules neufs. A partir de 2009, les émissions de NO_x des voitures à essence ne pourront pas dépasser les 60 milligrammes par kilomètre (mg/km), elles seront donc inférieures aux 80 mg/km de la norme Euro 4 actuelles et d'ici 2009, les voitures à moteur diesel devront limiter leurs émissions de NO_x à 180 mg/km – en comparaison aux 250 mg/km de la norme Euro 4 actuelle. En 2014, la norme sera davantage réduite à 80 mg/km. Des réductions similaires sont également envisagées pour les camionnettes à moteur diesel. Conformément à la norme Euro 5, les émissions de particules (PM) des voitures à moteur diesel devront être réduites de 25 à 5 mg/km – de même que pour les voitures à essence – et le nouveau seuil imposera l'installation de filtres à particules sur l'ensemble des nouvelles voitures à moteur diesel à partir de 2009. De plus, les véhicules loisir travail (SUV) de plus de 2 tonnes seront soumis aux normes d'émissions pour les voitures à partir de 2012, plutôt qu'à des normes séparées plus faibles qui s'appliquent aux "véhicules remplissant des besoins sociaux spéciaux". Par ailleurs, les constructeurs de tous les véhicules devront offrir aux réparateurs indépendants un accès "illimité et normalisé" aux informations relatives à l'entretien et à la réparation à un coût "raisonnable et proportionné".

Parallèlement à cet accord, l'industrie automobile signale qu'elle n'est pas en mesure de respecter le délai de 2012 proposé en vue de réduire les émissions de CO₂ des véhicules neufs. Elle affirme ne pouvoir atteindre les 130 grammes par kilomètre que d'ici 2015 au plus tôt. L'industrie a également déclaré que le seuil d'émissions de CO₂ actuellement proposé risque d'avoir un effet opposé, car il ajoutera en moyenne 2.500 € au coût moyen d'un véhicule neuf, réduisant ainsi le nombre de véhicules neufs vendus et maintenant ainsi les émissions de CO₂ à un niveau élevé.

Les députés européens s'inquiètent de la mise en œuvre de la directive sur les véhicules en fin de vie

Le Parlement européen a signalé qu'il existe d'importantes différences dans la mise en œuvre de la directive sur les véhicules en fin de vie dans l'UE et a demandé à la Commission d'étudier cette question. La directive a été élaborée en vue d'introduire des objectifs de recyclage et de récupération pour les véhicules anciens et de répercuter les coûts de la reprise gratuite des véhicules en fin de vie pour les propriétaires de voitures sur les constructeurs de véhicules. La Suède et les Pays-Bas semblent avoir mis en œuvre la directive efficacement, ce qui n'est pas le cas des autres Etats membres, avec une question clé étant les désaccords quant à qui devrait payer le surcoût du traitement. D'autres problèmes sont les exigences administratives complexes, ayant créé certaines lacunes qui ont conduit à l'exportation hors de l'UE de certains véhicules en fin de vie, à un traitement non autorisé et à des véhicules abandonnés. La Commission, qui a reconnu certains défauts, a également signalé qu'une révision à la fin de l'année 2009 pourrait conduire à des changements significatifs en vue de régler ces problèmes.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre en Europe en 2005

L'Agence européenne pour l'environnement a annoncé que les émissions de gaz à effet de serre ont enregistré une réduction dans l'UE en 2005 – renversant ainsi la tendance des deux années précédentes. Alors que la principale réduction est le résultat des réductions d'émissions d'autres gaz que le CO₂, les baisses des émissions du transport routier sont un élément de la tendance positive qui constituait la principale raison des augmentations au cours des années précédentes.

Le ministère allemand prévoit la réorganisation de l'étiquetage des voitures

Le Ministère allemand de l'environnement a dévoilé des propositions visant à réviser un programme national d'étiquetage des voitures pour les émissions de dioxyde de carbone et de rendement énergétique. En vertu de la législation européenne actuelle, les constructeurs doivent indiquer la quantité d'émissions de CO₂ produites par kilomètre (g/km) par les véhicules neufs. Toutefois, le Ministère allemand a signalé que cette information seule n'explique que peu de choses aux consommateurs allemands à propos des niveaux de pollution des véhicules neufs. En conséquence, il propose d'ajouter une référence au nouvel objectif européen de 130 g/km pour les émissions moyennes des véhicules neufs – l'étiquette indiquerait dans quelle mesure les émissions des voitures s'écartent de cet objectif et le montant de la taxe que le propriétaire de la voiture doit s'attendre à payer dans le cadre d'un régime de taxation basé sur les émissions du véhicule.

La Suède développe un nouvel index des émissions de véhicules

La Suède a développé un index des émissions moyennes de dioxyde de carbone produites par les véhicules neufs, conçu en vue de souligner l'impact différent sur le climat du transport routier dans différentes villes. Les données ont révélé que les nouveaux véhicules vendus en Suède émettent en moyenne 189 grammes de CO₂ par kilomètre – 20 pour cent de plus que la moyenne européenne et le taux le plus élevé des Etats membres européens. Les émissions moyennes varient entre 172 g/km dans la municipalité méridionale de Nadeshog et 211 g/km à Danderyd, près de Stockholm. Cet index montre également que seuls six pour cent des véhicules vendus émettent moins de 140 g/km, étant l'objectif européen actuel.

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), Zdenek Ruzicka (République tchèque) et Carla Fiocchi (Secrétariat). Andrew Turner de EPPA travaille avec le Comité.