

MISE À JOUR LÉGISLATION UE

NOVEMBRE 2006



OPPORTUNITES DE DIALOGUE

Véhicules en fin de vie – le nouvel amendement n’influera pas sur les véhicules historiques

Faisant suite aux informations communiquées lors de la mise à jour du mois dernier à propos d’une nouvelle consultation relative à des amendements éventuels de la Directive véhicules en fin de vie, le fonctionnaire de la Commission européenne responsable du dossier a confirmé auprès de la FIVA qu’elle pense que les amendements proposés n’influeraient pas sur les véhicules historiques – en conséquence, aucune action n’est nécessaire.

Nouvelles lois concernant le chromage

Le sulfonate de perfluorooctane (SPFO) est un composé utilisé depuis de nombreuses années dans une vaste gamme de procédés chimiques et de fabrication, en ce compris en qualité de suppresseur de fumée dans le processus de chromage. Suite à la récente prise de conscience selon laquelle les SPFO constituent un danger pour la santé humaine (ils sont cancérogènes), le plus grand fabricant mondial de SPFO – 3M – en a arrêté la fabrication. En raison de cette action, les Etats membres et la Commission européenne ont commencé à envisager la nécessité d’interdire totalement l’utilisation de ce produit. Le résultat est que la Commission européenne propose une "Directive portant sur les restrictions de la commercialisation et de l’utilisation des sulfonates de perfluorooctane ou SPFO". Lors des discussions initiales à propos de cette proposition, l’industrie du chrome a signalé que cette action ne constituerait pas un problème, ensuite, lorsque la directive proposée était publiée, celle-ci incluait une exemption pour l’utilisation des SPFO en tant que suppresseur de fumée dans l’industrie du chromage. Toutefois, lorsque la proposition fut soumise au Parlement européen, le Gouvernement suédois a effectué un travail de lobby sur le rapporteur du PE en vue de retirer l’exemption relative au chromage du texte. Après discussion, l’exemption a été réintégrée, mais pas pour le chromage à des fins décoratives – robinets/douches, etc. – car l’industrie dispose de méthodes alternatives, lesquelles ne nécessitent que de fines couches de placage.

En raison de la grande quantité de chromage utilisé sur les véhicules historiques, la FIVA a discuté avec la Commission européenne, laquelle a toutefois rassuré la FIVA, en disant que le chromage des pièces de voitures est exempté et que le chromage des pare-chocs et des joints d’étanchéité des vitres n’est pas considéré comme étant "une utilisation à des fins décoratives" et ne sera donc pas affecté par cette directive. Le responsable de la Commission a signalé que la Commission surveillera attentivement la mise en œuvre de la directive et si des Etats membres ne respectent pas ces conditions (c.-à-d. si des pièces de voitures sont affectées par la législation des Etats membres), la Commission agira, afin de garantir que l’Etat membre effectue les changements nécessaires. Toutefois, le chromage des pièces décoratives intérieures des véhicules sera probablement considéré comme une "utilisation décorative" et ne sera donc pas inclus dans l’exemption – mais comme indiqué ci-dessus, ceci ne devrait pas être un problème pour l’industrie.

Rétroviseurs d'angle mort pour poids lourds

Faisant suite aux informations communiquées dans les précédentes mises à jour, il a été constaté que la proposition de la Commission européenne portant sur une directive visant à exiger que les poids lourds jusqu'à 10 ans d'âge soient équipés de rétroviseurs spéciaux afin de couvrir les angles morts – ce qui ne devrait pas affecter les véhicules de plus de 10 ans d'âge – stipule en réalité que la disposition relative aux 10 ans s'appliquera à l'ensemble des poids lourds "inscrits" au cours des 10 dernières années et non pas "construits" au cours des 10 dernières années. Etant donné que les amateurs de véhicules anciens inscrivent souvent des véhicules achetés à l'étranger ou sortis de la circulation depuis de nombreuses années, ceci constituerait un problème. En conséquence, la FIVA s'est adressée à la Commission européenne qui est consciente du problème et travaille actuellement à une manière visant à amender le texte en vue régler ce problème.

Heures de conduite des chauffeurs poids lourds et tachygraphe numérique

Plus tôt cette année, la Commission européenne a adopté un règlement portant sur les heures de conduite des chauffeurs poids lourds. Le règlement amende les règles existantes en matière d'heures prestées par les chauffeurs et exige également l'installation et l'utilisation obligatoires de tachygraphes numériques. Le règlement inclut également une exemption pour les véhicules utilitaires anciens, laquelle doit être mise en œuvre par les Etats membres. En conséquence, les membres de la Commission Législation de la FIVA vérifient pour l'instant auprès de leurs gouvernements nationaux que ceux-ci appliquent cette exemption de manière adéquate.

Phares de jour à allumage automatique (DRL)

La FIVA a fait une soumission dans le cadre de la consultation de la Commission européenne quant à l'usage possible de phares de jour à allumage automatique dès la fin du mois de novembre. Le document est joint en annexe au présent courriel. La soumission remerciait la Commission pour avoir reconnu dans sa consultation que les véhicules historiques devraient être exemptés de la nécessité d'utiliser des phares de jour à allumage automatique si l'utilisation de ces phares était imposée – mais a également souligné le point de vue selon lequel la FIVA ne voit pas la nécessité d'un tel usage partout en Europe (étant donné les conditions de luminosité très différentes dans l'UE) et que si l'usage de phares de jour à allumage automatique devait être imposé partout dans l'UE, la sécurité des véhicules historiques, n'étant pas en mesure d'utiliser de tels phares pour des raisons techniques, serait réduite, car ils seraient moins remarqués.

Directive sur les permis de conduire

Le Comité Transport du Parlement européen a approuvé la position conjointe du Conseil à propos de la directive sur les permis de conduire. Le texte reste inchangé et correspond à celui figurant dans la mise à jour de mars 2006.

INFORMATION

Le Commissaire en charge des entreprises et de l'industrie, Günter Verheugen, a présenté un document à la Commission, faisant des propositions dans le but de garantir que l'économie et la compétitivité de l'Europe ne fassent pas les frais du dynamisme des politiques visant à protéger l'environnement. Le document présente quelques points, parmi lesquels :

- L'UE devrait adopter une double approche quant aux émissions de gaz à effet de serre à long terme : des engagements unilatéraux modestes (inférieurs à ceux actuellement proposés) en vue de montrer sa volonté, soutenus par des objectifs plus ambitieux que l'Europe serait disposée à accepter en même temps que d'autres émetteurs.
- L'UE devrait renforcer son programme de négociation des émissions (l'étendre à la fin de la seconde période en 2012) – et devrait y inclure les voitures.
- L'Europe doit créer un cadre spécial pour les industries à haute intensité énergétique afin de garantir qu'elles ne souffrent pas de la concurrence mondiale.
- L'UE devrait développer une politique industrielle ambitieuse, qui aidera à la commercialisation de technologies environnementales et devrait poursuivre une "poussée technologique" pour l'industrie automobile.

L'UE va réviser son projet de quotas de véhicules propres

La Commission européenne a accepté de réviser sa proposition de directive portant sur un marché public de véhicules propres, suite aux fortes critiques de la part du Parlement européen argumentant que la proposition était trop faible. La proposition exigeait des autorités publiques qu'elles garantissent qu'au moins 25% des véhicules lourds achetés respectent la norme européenne "de véhicule plus respectueux de l'environnement". La nouvelle proposition couvrira probablement tous les véhicules, pas seulement ceux de plus de 3,5 tonnes – mais il a été suggéré que la proposition soit une recommandation non contraignante plutôt qu'une directive contraignante – et propose peut-être des incitants plutôt que des quotas obligatoires.

L'industrie automobile rejette les critiques à propos du CO₂

L'association des constructeurs européens d'automobiles européenne (ACEA) a demandé à la Commission européenne d'introduire une taxe harmonisée basée sur le dioxyde de carbone et d'autres mesures du côté des demandeurs en vue de réduire le CO₂ des voitures, plutôt que de demander des changements technologiques de la part des constructeurs. Ces commentaires résultent de la menace de la Commission d'imposer des restrictions légales sur les émissions moyennes de CO₂ des voitures, étant donné que l'industrie semble ne pas respecter les objectifs de l'accord sur base bénévole. L'industrie prétend que la réduction de CO₂ obtenue à ce jour est le résultat de "progrès technologiques, sans soutien clair de la part des clients" – étant donné qu'il y a une demande croissante pour des voitures plus grandes et que les clients n'ont pas acheté les modèles les plus efficaces en matière de CO₂ mis sur le marché. En conséquence, l'ACEA demande une approche intégrée visant à réduire le CO₂ – c.-à-d. une taxation harmonisée des voitures sur base des émissions de CO₂ et une utilisation de carburants alternatifs dans l'UE. Elle souhaite également que les conducteurs suivent une formation de conduite plus écologique et que les gouvernements améliorent l'infrastructure des transports en vue de réduire les embouteillages. L'industrie se plaint également du fait que les mesures de sécurité de l'UE ont rendu les voitures plus lourdes et qu'elles sont donc moins efficaces du point de vue des carburants.

CDU attaqué à propos du délai en matière d'incitants pour les filtres

Le parti allemand de centre/droite, le CDU/CSU, a été critiqué par son partenaire au pouvoir, le SPD, les Verts de l'opposition et les groupes écologiques pour retarder les incitants fiscaux liés à l'équipement de filtres à particules sur les véhicules diesel. L'incitant sera introduit au printemps

prochain au lieu de janvier et il sera neutre du point de vue des revenus, contrairement au plan d'incitants précédemment proposé et rejeté l'année dernière.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Horst Brüning (Président), Tiddo Bresters (Pays-Bas), Andrew Burt (Royaume-Uni), David Davies, (Royaume-Uni) Marek Gacek (Pologne), Zoltán Gárdos (Hongrie), Dage Groop (Finlande), Adalberto Gueli (Italie), Peeter Henning (Belgique), Maik Hirschfeld (Allemagne), David Hurley (Royaume-Uni), 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 d'EPPA travaille en collaboration avec la Commission.