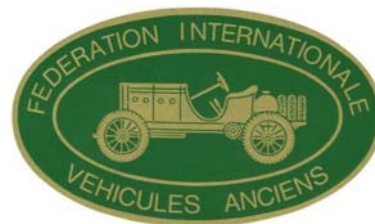


MISE À JOUR LÉGISLATION UE

OCTOBRE 2006



OPPORTUNITES DE DIALOGUE

La consultation quant à la Directive sur les véhicules en fin de vie envisage l'amendement des exemptions en matière de métaux lourds

En octobre, la Commission européenne a lancé une consultation sur les amendements éventuels de la Directive sur les véhicules en fin de vie. La directive originale, adoptée en 2000, comprend un article qui stipule :

“Les véhicules d'époque, c'est-à-dire les véhicules historiques ou les véhicules à valeur de collection ou destinés aux musées, qui sont conservés de manière sensée et compatible avec la protection de l'environnement, soit en état de marché, soit démontés en pièces, n'entrent pas dans le cadre de la définition des déchets au sens de la directive 75/442/CEE et ne sont donc pas concernés par la présente directive.”

Toutefois, cette nouvelle consultation vise à aborder le fait que la directive originale stipulait qu'à partir du 1^{er} juillet 2003, les matériaux et les composants des véhicules devraient être exempts de métaux lourds et la consultation vise à réviser les exemptions prévues dans la directive originale – plus particulièrement pour le plomb, le mercure, le cadmium ou le chrome hexavalent – aux motifs que l'utilisation de quantités de ces produits dans les composants était inévitable. Les questions posées aujourd'hui visent à vérifier que l'utilisation de ces métaux est toujours inévitable.

La FIVA négocie avec la Commission européenne en vue de mieux comprendre si les actions considérées risquent d'avoir un impact sur la conservation et l'utilisation des véhicules historiques – le cas échéant, la FIVA fera une soumission en vue d'expliquer ses préoccupations.

INFORMATION

Désaccord sur la qualité de l'air dans l'UE

Une étude portant sur 26 villes européennes a montré que la plupart d'entre elles ne respectent pas pleinement les règles européennes en matière de qualité de l'air. L'étude a analysé 20 indicateurs environnementaux (tels que la qualité de l'air, les transports publics, les déchets et la gestion de l'eau) et a révélé que dans trois-quarts des villes, les valeurs quotidiennes de concentrations de particules fines étaient dépassées pendant plus de 35 jours par an, alors que dans six villes, les concentrations de particules fines étaient plus de trois fois supérieures à ces niveaux. Les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂) s'avèrent également deux fois plus élevés que l'objectif européen de 40µg/m³ d'ici 2010 dans plusieurs grandes villes, telles que Londres, Paris, Barcelone et Rome et près de la moitié des 26 villes semble avoir au moins un point noir où les émissions dépassaient cet objectif. Seules six villes se montrent conformes : Heidelberg, Göteborg, Nicosie, Saragosse, Tampere et Turku.

Les Etats membres de l'UE soutiennent la révision des principes environnement du Livre Blanc sur le Transport

Pendant le Conseil Transport fin octobre, les Etats membres de l'UE ont soutenu le principe visant à découpler les niveaux de mobilité croissants de leurs impacts négatifs environnementaux et sociaux – mais ont également demandé un glissement continu du transport vers des modes plus respectueux de l'environnement là où cela s'avère possible – plus particulièrement pour les déplacements de longue distance. Les Ministres ont également accueilli favorablement la contribution selon laquelle des systèmes de transport intelligent peuvent augmenter l'efficacité et la durabilité du transport. Au cours de la réunion, Jacques Barrot, le Commissaire chargé du Transport, a confirmé que la Commission publiera une méthodologie visant à calculer les coûts externes du transport à la mi-2008.

Le Commissaire chargé de l'Environnement soutient le droit européen sur les émissions de CO₂ des voitures

Le Commissaire européen chargé de l'Environnement, Stavros Dimas, a demandé à ses collègues de la Commission – plus particulièrement au Commissaire chargé de l'Industrie, M. Günter Verheugen, de soutenir la législation contraignante pour les constructeurs automobiles dans le but de réduire les émissions de dioxyde de carbone pour les voitures neuves. Le mouvement suit les informations selon lesquelles les constructeurs automobiles européens, japonais et coréens ne seront pas en mesure de respecter leur engagement d'arriver à une moyenne de 140g/km CO₂ d'ici 2008-09. La nouvelle pensée va également étudier comment davantage progresser vers son objectif de 120g/km d'ici 2012.

La Commission propose une interdiction européenne sur les exportations de mercure

La Commission européenne a proposé d'interdire toutes les exportations de mercure de l'UE à partir de juillet 2011 – toutefois, les composés chimiques et les produits finis contenant du mercure ne seront pas affectés. La Commission a entrepris cette action en vue de protéger l'environnement, comme le signale le Commissaire Stavros Dimas, les plans "soulignent notre détermination à protéger les peuples et l'environnement contre l'exposition à ce métal hautement toxique". Une coalition des groupes anti-mercure a applaudi le mouvement. La Commission a joué un "rôle de leadership dans la réduction du mercure dans l'environnement en contrôlant son approvisionnement," explique la militante Elena Lymberidi.

L'Organisation Mondiale de la Santé fixe des normes mondiales pour la qualité de l'air

L'OMS vient de publier des directives mondiales en matière de qualité de l'air pour les substances PM, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre et a également demandé des actions visant à réduire la pollution de l'air. Les nouvelles directives vont au-delà de celles fixées en 2000 et recommandent :

- un maximum de 20 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) sur 24 heures pour le SO₂
- 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pendant huit heures pour l'ozone.