

## MISE À JOUR LÉGISLATION UE

SEPTEMBRE 2006



### OPPORTUNITES DE DIALOGUE

#### **Résolution du Parlement européen sur la stratégie thématique relative à la pollution de l'air**

En mai, la FIVA a signalé que le Comité Environnement du Parlement européen préparait son rapport sur la stratégie thématique relative à la pollution de l'air proposée par la Commission européenne, laquelle étudie les futures mesures et normes à adopter afin d'améliorer la qualité de l'air en Europe. L'intention de la Commission est de réduire de 40% le nombre de décès prématurés liés à la pollution de l'air d'ici 2020 – par rapport à l'année 2000. Dans le rapport, de sa propre initiative, sur la stratégie proposée par la Commission, le rapporteur du Comité Environnement demande des objectifs plus ambitieux de réduction des niveaux de concentration des oxydes d'azotes (Nox), des composés organiques volatiles et des particules fines (PM2.5) et demande une plus grande attention aux sources de pollution, en ce compris le transport routier, l'agriculture et la navigation. Parmi certaines recommandations relatives aux normes d'émissions des nouveaux véhicules, le rapporteur demande également :

“...aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires en vue de supprimer graduellement les véhicules polluants plus anciens ou – le cas échéant – de proposer des incitants en vue de modifier les équipements”.

En conséquence, la FIVA a soulevé ses préoccupations quant à cette formulation auprès d'autres membres du Comité Environnement et lorsque le Rapport a été soumis en séance Plénière (vote par l'ensemble du Parlement), John Bowis, un député européen britannique chrétien démocrate, a déposé un amendement visant à modifier le paragraphe ci-dessus :

“...invite les Etats membres à prendre les mesures nécessaires en vue de supprimer graduellement les véhicules polluants plus anciens, **en exemptant les véhicules historiques d'époque**, ou – le cas échéant – de proposer des incitants en vue de modifier les équipements”.

Cet amendement a été majoritairement soutenu au Parlement et, en conséquence, fait partie du texte adopté. Voici un nouvel exemple positif de la reconnaissance croissante du mouvement de véhicules historiques et du besoin de garantir qu'il ne soit pas visé, de manière inutile ou involontaire, par la législation.

#### **Taxe sur les voitures particulières**

Les mises à jour de l'UE de juillet 2005 et de février 2006 ont rapporté la proposition de la Commission européenne en matière de taxation des voitures particulières, ainsi que le travail de lobby effectué par la FIVA auprès du rapporteur du Parlement européen en vue de proposer un amendement à la proposition avec pour résultat que :

“Une différenciation fiscale basée sur le nombre de grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre ne s’appliquera pas aux véhicules historiques, soit ceux âgés de plus de 25 ans, entretenus de manière correcte et écologique et dans un état historique scrupuleux, dans un but de loisirs ou faisant partie d’une collection.”

Cette requête n’a pas gagné l’approbation immédiate du Rapporteur Libéral. Toutefois, lors de la préparation pour le vote au Parlement en séance Plénière début septembre et après consultation avec la Fédération allemande, Werner Langen, un député européen allemand chrétien démocrate, a proposé que le texte suivant soit inclus dans le Rapport du Parlement européen :

“...dans l’intérêt de la conservation des véhicules classiques et anciens d’époque, rien dans cette Directive n’entravera le droit des Etats membres à exempter les véhicules d’au moins 20 ans d’âge des taxes de circulation.”

Le texte a été proposé et adopté par le Parlement dans son ensemble, alors que la définition du véhicule n’est pas la définition de la FIVA, il s’agit là d’une nouvelle reconnaissance positive par le Parlement européen du besoin de soutenir le mouvement de véhicules historiques.

## **INFORMATION**

### **Développement de la Politique Environnementale**

Les deux rapports ci-dessus indiquent que les problèmes liés à la politique environnementale risquent d’exposer le mouvement des véhicules historiques, si la FIVA ne communique pas avec les décideurs. Ces deux débats ne sont que deux exemples d’un vaste nombre de propositions environnementales actuellement étudiées par les institutions européennes. Au cours du mois dernier, le Parlement européen a rédigé des rapports relatifs aux propositions de la Commission qui, dans certains cas exigent des mesures plus strictes et dans d’autres cas exigent un degré de réalisme, en vue de garantir que les mesures adoptées soient réalisables. Depuis l’été, le Parlement, dans des rapports relatifs aux propositions de la Commission, a demandé une réduction de la valeur limite annuelle pour les PM10 de 40 µg/m<sup>3</sup> à 33 µg/m<sup>3</sup>, et préconise que l’UE vise un maximum de 20 µg/m<sup>3</sup> de PM2.5 plutôt que de 25 µg/m<sup>3</sup>, proposés par la Commission. Toutefois, il a également demandé que les Etats membres soient autorisés à reporter la conformité aux valeurs limites existantes des polluants de l’air pendant quatre ans maximum au-delà de 2010 et a proposé que la valeur limite journalière des PM10 de 50 µg/m<sup>3</sup> puisse être dépassée pendant 55 jours par an – en comparaison aux 35 jours proposés par la Commission. Il a également demandé à ce que les limites des PM2.5, dont l’entrée en vigueur est proposée en 2010, soient non contraignantes jusqu’en 2015 et à demandé que les Etats membres aient une plus grande flexibilité quant à l’exigence de réduire la pollution par les PM2.5 de 20% entre 2008-12 et 2020.

### **La Commission européenne envisage des mesures plus strictes pour les constructeurs automobiles**

La Commission européenne a signalé à l’industrie automobile qu’elle proposera une législation contraignante pour l’industrie, si cette dernière ne parvient pas à respecter l’engagement sur base volontaire visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone. L’action fait suite à un rapport ayant démontré que les constructeurs automobiles européens et japonais ont seulement réduit les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs de 1,2% en 2004 et s’ils veulent atteindre l’objectif de 140g/km en 2008, l’industrie européenne devra confirmer une amélioration de 3,3% par an, alors que les entreprises japonaises devront atteindre une amélioration de 3,5% par an, afin de se

conformer à leur objectif de 2009. En conséquence, la Commission a suggéré que si l'industrie n'enregistre pas d'améliorations, elle devra remplacer l'accord volontaire actuel par des réglementations contraignantes.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Horst Brüning (Président), Tiddo 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.