

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

JANVIER 2017



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Les institutions de l'UE sont proches de finaliser la directive sur les armes à feu

En janvier, la Commission du marché intérieur du Parlement européen a adopté le texte négocié entre le Conseil de l'Europe et le Parlement européen relatif à la directive sur les armes à feu. Dans le texte, les armes à feu neutralisées (y compris celles sur les tanks et autres véhicules militaires) seront classées en Catégorie C, ce qui signifie qu'elles doivent être déclarées aux autorités. Vu que la proposition, telle que formulée par la Commission européenne en 2015, demandait à ce que les armes à feu neutralisées soient interdites, cet accord est un développement très positif et est le résultat du travail effectué par la FIVA dans le but de garantir que les véhicules militaires historiques, équipés d'armes à feu neutralisées, ne subissent pas injustement et inutilement l'impact de la directive.

INFORMATION

Directives de l'UE sur la qualité de l'air

Des changements continuent d'être apportés aux directives sur la qualité de l'air, lesquelles fixent les valeurs limites de qualité de l'air et déterminent quand, où et comment les autorités locales mettent en œuvre les zones à faibles émissions. Dans une proposition récente, le Parlement européen a demandé d'amender (entre autres choses) la directive de 2003, affirmant que :

- Les États membres doivent tenir compte de la nécessité de réduire les émissions, plus particulièrement les émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, dans les zones et les agglomérations touchées par des concentrations excessives de polluants atmosphériques et/ou dans les zones et les agglomérations qui contribuent significativement à la pollution de l'air.
- La Commission doit mettre sur pied un Forum européen « Air pur » afin de fournir des idées d'orientation et de faciliter la mise en œuvre coordonnée de la législation et des politiques relatives à l'amélioration de la qualité de l'air. Le Forum devrait inclure les autorités compétentes des États membres à tous les niveaux pertinents, la Commission, l'industrie, la société civile et la communauté scientifique. Le Forum devrait permettre l'échange d'expériences et de bonnes pratiques, y compris en matière de réductions d'émissions dans le domaine du transport routier.

Rapport sur la qualité de l'air de l'Agence européenne pour l'environnement

L'AEE a publié un rapport portant sur la qualité de l'air en Europe, 'Air quality in Europe — 2015', lequel examine l'exposition aux polluants atmosphériques, fournit un instantané de la qualité de l'air sur la base de données provenant de stations de surveillance partout en Europe et démontre que la plupart des citoyens continuent d'être exposés aux polluants atmosphériques à des niveaux considérés comme étant dangereux par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Les polluants les plus problématiques et nocifs pour la santé humaine sont les particules fines (PM), l'ozone troposphérique (O₃) et le dioxyde d'azote (NO₂). Le rapport relève que malgré des améliorations continues au fil des prochaines décennies, la pollution atmosphérique affecte toujours la santé, réduisant la qualité de vie et l'espérance de vie. En outre, elle génère également des impacts économiques considérables, augmentant les frais médicaux et réduisant la productivité en raison de la perte de jours de travail.

Les émissions en conditions de conduite réelles sont critiquées par le Conseil international du transport écologique (ICCT)

L'ICCT a affirmé que les essais futurs mesurant les émissions en conditions de conduite réelles (RDE) ne permettront pas de maintenir l'ensemble des émissions de dioxyde d'azote (NO_x) des voitures dans les limites légales, malgré qu'ils soient plus stricts que les tests antérieurs, car ils ne vont pas entièrement empêcher les constructeurs d'utiliser des dispositifs d'invalidation et permettront aux voitures d'émettre environ 320 mg/km de NO_x à l'horizon 2022 – ce qui est quatre fois plus que le seuil des 80 mg/km autorisé en vertu des normes Euro 5 et Euro 6. L'ICCT a reconnu que les essais RDE (qui entrent en vigueur en septembre 2017) sont une initiative positive, mais estime qu'ils doivent être plus sévères et plus transparents. L'ICCT a également stipulé que « l'essai de démarrage à froid » doit être introduit plus rapidement et que des contrôles aléatoires des émissions en conditions de conduite réelles devraient également être utilisés.

Le Centre commun de recherche identifie des écarts d'émissions

Des rapports de presse ont mentionné un document rédigé, mais pas encore publié, par le Centre commun de recherche (CCR) de la Commission européenne, lequel stipule que les émissions des polluants atmosphériques NO_x et CO₂ émis par trois voitures diesel et une voiture à essence sont nettement supérieures aux limites de l'UE lors des essais sur route, comparés aux essais en laboratoire. Les essais en laboratoire ont utilisé d'une part l'ancienne procédure 'nouveau cycle européen de conduite (NEDC)' et d'autre part les nouvelles procédures d'essai harmonisées au niveau mondial pour les véhicules légers (lesquelles sont censées être beaucoup plus précises) et qui s'appliqueront aux voitures et camionnettes dans l'UE dès septembre 2017. Les émissions dans le trafic routier ont été quantifiées en utilisant le test RDE. Le travail fait partie d'une enquête dans le cadre du scandale des émissions VW et semblerait indiquer que davantage de travail soit nécessaire quant à la problématique des émissions.

La Suède et le Danemark souhaitent une autorisation REACH plus stricte

Les régulateurs suédois et danois ont demandé à la Commission européenne de renforcer l'autorisation des substances chimiques nocives en vertu de la législation de l'UE, craignant qu'une « autorisation généreuse d'utilisations vastes et vagues » de « substances extrêmement préoccupantes » (SVHC) empêche l'efficacité de REACH à protéger la santé humaine et l'environnement. L'exemple de l'utilisation autorisée des chromates de plomb, lesquels doivent progressivement être abandonnés, a été cité comme une préoccupation empêchant des investissements suffisants dans l'identification de substances de substitution. Ils ont également souligné leur préoccupation quant au fait que les règles REACH actuelles désavantagent les constructeurs de l'UE, car les entreprises non européennes qui exportent des produits contenant des substances SVHC vers l'UE ne nécessitent pas d'autorisation et que l'interdiction d'articles importés contenant des substances qui restent interdites en vertu de la législation de l'UE, permettrait de veiller à créer un contexte équitable.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tiddo Bresters (Président), Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Adalberto Gueli, Alain Guillaume, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.