

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(93) 626 final - COD 448

Bruxelles, le 1 décembre 1993

Proposition modifiée de
directive du Parlement européen et du Conseil
modifiant la directive 70/220/CEE
concernant le rapprochement des législations des États membres
relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air
par les émissions des véhicules à moteur

(présentée par la Commission
conformément à l'article 189 A, paragraphe 2 du traité CE)

Exposé des motifs

Le 23 décembre 1992, la Commission a adressé au Conseil une proposition de directive modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (COM(92) 572 du 23 décembre 1992).

Le 27 octobre 1993, le Parlement européen a approuvé la proposition en première lecture moyennant vingt-trois amendements. La Commission a accepté trois de ces amendements, qui concernent la formulation.

Le premier clarifie les motifs de la directive en cause en faisant référence à l'augmentation de la pollution due aux transports par route dans la Communauté.

Le deuxième attire l'attention sur l'important programme de recherche sur les émissions, les carburants et la technologie des moteurs (EPEFE), que la Commission et les secteurs automobiles et pétroliers sont convenus de lancer dans la perspective des mesures à proposer pour la prochaine étape des efforts de réduction des émissions résultant du trafic automobile (étape 2000).

Le troisième amendement renvoie à la nécessité de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules automobiles.

La Commission propose donc l'insertion de trois nouveaux considérants dans l'exposé des motifs de la directive.

La Commission ne peut accepter les autres amendements, car en fixant des valeurs limites obligatoires pour deux étapes futures (1996 et 1999), et non pour une seule (1996) comme la Commission le propose, ceux-ci auraient pour effet de modifier profondément la conception même de la directive proposée. En outre, les informations dont on dispose actuellement sur le plan technique et industriel ne corroborent pas les vues du Parlement européen selon lesquelles il serait possible d'appliquer des normes plus sévères pour 1996 que celles proposées par la Commission.

Les amendements du Parlement européen auraient également pour effet de permettre le recours à des incitations fiscales après 1996. La Commission ne saurait accepter cette proposition, car son application entraînerait une prolifération des normes, qui serait préjudiciable à l'unité du marché intérieur.

La Commission maintient que les incitations fiscales visées à l'article 3 de sa proposition ne doivent être appliquées que pendant la première étape du processus de réduction des émissions. Elle voudrait cependant éclaircir un élément au texte de ses propositions, qui pourrait faciliter l'obtention d'un compromis au Conseil, et qui répond au souhait du Parlement européen d'encourager l'introduction rapide des voitures propres par des incitations fiscales plus marquées. Cet éclaircissement est présenté ci-après:

En ce qui concerne les taxes de circulation (taxes routières annuelles), la Commission confirme la position qu'elle a formulée dans sa déclaration commune avec le Conseil, telle qu'elle peut être lue dans le compte rendu du Conseil "Environnement" des 20 et 21 décembre 1990, à savoir que les dispositions de l'article 3 ne doivent pas empêcher les régimes fiscaux d'inclure les émissions de polluants ou d'autres substances dans la base de calcul des taxes de circulation des véhicules à moteur. En particulier, la Commission souligne que pour satisfaire aux exigences du point C (iii) de la déclaration susmentionnée, à savoir que ces régimes fiscaux ne doivent pas affaiblir ou rendre inopérantes les normes adoptées par la Communauté, il vaut mieux appliquer des taxes de circulation progressives, basées sur les caractéristiques précises des véhicules au regard des émissions dont ils sont la source, plutôt qu'un ensemble de normes "importées" d'un pays tiers.

Cependant, comme elle l'a fait dans sa déclaration du Conseil de décembre 1990, la Commission tient à insister sur le fait que les régimes de taxes de circulation susvisés doivent être examinés au regard du droit communautaire, notamment en ce qui concerne leur compatibilité avec le fonctionnement du marché intérieur, et le risque qu'elles comportent de constituer un impôt discriminatoire et de fausser la concurrence. Les systèmes d'incitation fiscale portant sur la taxe de circulation doivent donc toujours être notifiés à la Commission en vertu de l'article 3 de la directive.

La Commission insiste également sur le fait que les incitations fiscales à l'achat sont intégralement régies par les dispositions de l'article 3 du projet de directive et par les dispositions du droit communautaire applicables en la matière; en particulier, ces avantages fiscaux ne pourront être accordés que dans le seul but de favoriser les nouvelles valeurs limites fixées pour 1996, et devront cesser d'être octroyés à la fin de 1996.

directive du Parlement européen et du Conseil

modifiant la directive 70/220/CEE

concernant le rapprochement des législations des Etats membres
relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air
par les émissions des véhicules à moteur

1. Les deux considérants suivants sont ajoutés après le troisième:

"considérant que l'on s'accorde à reconnaître que l'évolution des transports dans la Communauté augmentera la pression exercée sur l'environnement; que jusqu'à présent, les prévisions officielles de l'augmentation de la densité de la circulation ont été largement dépassées par la réalité; que pour ces raisons il est nécessaire d'imposer des normes d'émission très sévères pour tous les véhicules à moteur;"

"considérant que la Commission a lancé un programme européen sur les émissions, les carburants, et la technologie des moteurs (EPEFE); que ce programme a été établi pour veiller qu'à l'avenir les propositions de directives sur les émissions de polluants cherchent à arrêter les solutions les plus favorables, sur la base d'une évaluation des rapports coûts/bénéfices, tant pour le consommateur que pour l'économie; que ce programme vise les contributions qui peuvent être apportées tant au niveau des véhicules qu'à celui des carburants;"

2. Le considérant suivant est ajouté après le sixième considérant:

"considérant qu'en raison de l'importance des phénomènes de pollution dus aux émissions des véhicules à moteur, et de leur part dans la formation de l'effet de serre, il est nécessaire de réduire ces émissions, et particulièrement celles de CO₂, conformément à l'engagement repris dans la Convention Cadre sur les changements du climat signée à Rio en juin 1992; que la production de CO₂ est une conséquence inhérente de la combustion de carburants contenant du carbone; que la réduction des émissions de CO entraîne automatiquement une augmentation des émissions de CO₂; que les émissions de CO₂ peuvent principalement être réduites par une réduction de la combustion de carburants; que cette réduction nécessite une amélioration de la conception des moteurs et des voitures et de la qualité des carburants."

ISSN 0254-1491

COM(93) 626 final

DOCUMENTS

FR

06 14

N° de catalogue : CB-CO-93-663-FR-C

ISBN 92-77-62005-6

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg