

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(94) 558 final

Bruxelles, le 16.12.1994

94/0286 (COD)

Proposition 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)

EXPOSÉ DES MOTIFS

RESUME

La présente proposition a pour but de rendre les normes applicables aux véhicules utilitaires légers et véhicules assimilés entrant dans le champ d'application de la présente directive aussi strictes que celles que fixe la directive 94/12/CE pour les voitures particulières.

Dans le cadre de cette nouvelle étape d'élaboration de normes relatives aux émissions des véhicules utilitaires légers, il a été proposé de conserver, pour les véhicules concernés, la classification établie sur la base de la masse de référence qui est actuellement utilisée.

Les valeurs limites proposées pour la classe I sont celles de la directive 94/12/CE concernant les voitures particulières. Les valeurs limites pour les classes II et III sont aussi strictes que celles qui sont applicables à la classes I, compte tenu des spécificités techniques des véhicules appartenant à ces deux classes.

En ce qui concerne les conditions d'essai applicables aux véhicules dits "à puissance limitée" aucune nouvelle disposition spécifique n'est prévue. Il est plutôt proposé que la présente directive ne devienne applicable que dans deux ans aux types de véhicules existants dont la réception a eu lieu avant son entrée en vigueur.

1. HISTORIQUE

La directive 93/59/CEE du 28 juin 1993 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 a fixé des normes européennes strictes pour les véhicules utilitaires légers et véhicules assimilés destinés au transport de personnes⁽¹⁾. Ces normes sont aussi strictes que celles qui sont fixées par la directive 91/441/CEE applicable aux voitures particulières⁽²⁾.

En application de l'article 4 de la directive 93/59/CEE du 28 juin 1993, la Commission doit présenter, avant le 31 décembre 1993, une proposition relative à une nouvelle réduction des valeurs limites sur laquelle le Conseil se prononcera au plus tard le 31 décembre 1994. Ce calendrier n'a pas pu être respecté en raison des incertitudes entourant l'adoption de la directive visant à réduire les valeurs d'émissions à partir de 1996 - 1997, à laquelle les valeurs limites relatives aux émissions des véhicules utilitaires légers sont liées. L'adoption de la directive 94/12/CE du 23 mars 1994⁽³⁾ concernant les émissions des véhicules à moteur permet désormais de présenter de nouvelles propositions relatives aux valeurs limites pour les émissions des véhicules utilitaires légers.

Avec la directive 70/156/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 93/18/CEE, la Communauté a estimé que la réalisation du Marché Intérieur dans le domaine des véhicules à moteur nécessitait la mise en place d'une procédure de réception dans tous les Etats membres,

⁽¹⁾ Les véhicules couverts par la directive sont des véhicules utilitaires légers dont la masse maximale autorisée n'exécède pas 3500 kg (catégorie internationale N1) et des véhicules assimilés destinés au transport de personnes (catégorie internationale M), c'est-à-dire des véhicules comportant plus de six places assises et/ou dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2500 kg.

⁽²⁾ La directive 91/441 couvre les véhicules comportant au maximum six places assises et dont la masse maximale autorisée n'exécède pas 2500 kg.

⁽³⁾ Directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mars 1994 (J.O. n° L 100 du 19.4.94, p.42).

progressivement remplacée par une procédure de réception communautaire unique, ne permettant pas aux Etats membres d'appliquer des règles différentes pour la réception et l'immatriculation des véhicules neufs que celles harmonisées. Il est de la compétence exclusive de la Communauté d'adapter ces règles au progrès de la technologie, par voie de directive, selon les prescriptions générales et l'approche réglementaire établis dans la directive 70/156/CEE ainsi que les modalités additionnelles figurant dans les directives séparées.

2) PROBLEMES EXAMINES DANS LA PROPOSITION

Comme toutes les propositions préparées par la Commission dans ce domaine au cours des dernières années, la présente proposition a été élaborée après consultation du groupe MVEG (Emissions des véhicules à moteur) qui réunit des représentants des administrations nationales, des organisations industrielles, des associations de défense de l'environnement et des associations de consommateurs intéressées. Ce groupe a notamment examiné, pour les types de moteur à essence et de moteur Diesel utilisés dans la catégorie de véhicules concernée, la possibilité de satisfaire à des normes plus strictes en matière d'émissions. En outre, le groupe a examiné les trois problèmes suivants :

- l'un des considérants de la directive 93/59/CEE invitait la Commission à examiner, sous réserve d'une évaluation technique nécessaire, la possibilité de fusionner les classes de véhicules II et III.
- le même considérant invitait la Commission à examiner la possibilité de supprimer les valeurs limites spécifiques applicables au contrôle de conformité de production.
- Le Conseil a également invité la Commission à tenir compte, dans ses propositions, des conditions de conduite réelles des véhicules à puissance limitée, définis par un rapport puissance-poids n'excédant pas 30 kW/t et une vitesse maximale inférieure à 130 km/H ("cycle Panda"), compte tenu de l'abolition par le Conseil du cycle d'essai conçu spécifiquement pour ces véhicules à partir du 1er janvier 1996 pour les véhicules de la classe I et du 1er janvier 1997 pour les véhicules des classes II et III.

Les résultats des consultations d'experts ont permis à la Commission de tirer les conclusions suivantes :

3 PROPOSITIONS

3.1 Valeurs limites

En ce qui concerne la catégorie de véhicules visée par la présente proposition, l'industrie automobile européenne dispose de la technologie nécessaire pour produire, à partir de 1996 - 1997, des véhicules conformes à des normes aussi strictes que celles applicables aux voitures particulières en matière d'émissions.

Ainsi, sur les véhicules propulsés par des moteurs à essence, il est possible d'installer des pots catalytiques "trois voies" à contrôle bouclé. Les systèmes de combustion et d'injection des moteurs Diesel peuvent bénéficier des mêmes améliorations que ceux des moteurs des voitures particulières.

Les véhicules de la classe I peuvent satisfaire aux valeurs limites fixées par la directive 94/12/CE pour les voitures particulières, car ces valeurs limites sont jugées au moins aussi strictes que les normes américaines actuelles. La directive 93/59/CEE établit les

équivalences entre les valeurs limites applicables aux véhicules de la classe I et celles qui concernent les voitures particulières.

En ce qui concerne les classes de véhicules II et III, les raisons techniques justifiant le choix de valeurs limites différentes selon les classes de véhicules exposées dans la directive 93/59/CEE restent valables. En effet, en raison de l'usage auquel les véhicules concernés sont destinés, la conception de leur groupe de transmission et la forme de leur carrosserie sont différentes de celles des voitures particulières, ce qui a une incidence sur leur résistance aérodynamique. Les émissions provenant de leurs moteurs sont donc plus élevées que celles, mesurées dans des conditions d'essai identiques, qui proviennent de voitures particulières comparables utilisant la même technologie de réduction des émissions. Ces éléments ont été pris en considération pour la fixation des valeurs limites que ces véhicules devront respecter.

Dans ses propositions, la Commission a également tenu compte du fait que les valeurs limites applicables dans les années 1996 - 1997 devront être respectées avec des moteurs alimentés par les carburants qui existent actuellement. En effet, à cette époque, l'utilisation de carburants améliorés ne sera pas encore généralisée en Europe, alors que ce sera le cas aux Etats-Unis. Les industries pétrolière et automobile européennes examinent en ce moment, dans le cadre du programme européen sur les émissions, les carburants et les technologies des moteurs (EPEFE) exécuté à la demande de la Commission, le rapport entre la qualité du carburant et les émissions provenant des moteurs. Toutefois, il est peu probable que ce programme aboutisse à des résultats concluants avant le début de l'année 1995. Un certain délai sera en tous cas nécessaire avant que l'industrie puisse assurer la production de carburants "plus propres".

3.2 Classification

La classification établie par la directive 93/59/CEE tient compte de l'hétérogénéité des véhicules couverts par ladite directive, qui, en ce qui concerne le moteur et la transmission, peuvent aussi bien être des véhicules dérivés de voitures particulières que de véhicules utilitaires plus lourds. C'est pour cette raison qu'ils ont été répartis en trois classes en fonction de leur "masse de référence", qui correspond à peu près à la masse du véhicule en ordre de marche. Cette classification est également utilisée dans la réglementation en matière d'émissions aux Etats-Unis et elle correspond à l'usage actuel dans l'industrie automobile européenne.

L'évaluation des données techniques existantes n'a pas montré la nécessité d'adopter, pour la nouvelle étape de réduction des émissions des véhicules utilitaires légers au niveau européen, une nouvelle classification dans laquelle la classe I serait maintenue et les classes II et III fusionnées.

A long terme, toutefois, il faudra réexaminer cette classification, notamment dans le contexte de la révision globale des réglementations communautaires en matière d'émissions applicables à toutes les catégories de véhicules légers prévue pour l'an 2000.

3.3 Contrôle de la conformité de la production

Il est considéré que la solution fondée sur une procédure statistique modifiée, adoptée depuis lors par la nouvelle directive 94/12/CE relative aux émissions des voitures particulières, permet de supprimer les tolérances par rapport aux valeurs limites pour le contrôle de la conformité de la production. Cette nouvelle procédure est également applicable aux véhicules utilitaires légers et assimilés et la présente proposition permet de ne pas tenir compte des valeurs limites spécifiques pour le contrôle de la conformité de la production.

3.4 Conditions d'essai pour les véhicules à puissance limitée

L'évaluation des conditions réelles de conduite des véhicules utilitaires légers couverts par la directive 93/59/CEE n'a pas fourni d'arguments concluants en faveur de l'adoption d'une solution technique de remplacement du cycle d'essai à vitesse maximale réduite (cycle Panda) qui avait été spécialement conçu pour ces véhicules, mais que le Conseil a aboli à partir du 1.1.1996 pour la catégorie I et du 1.1.1997 pour les catégories II et III.

En ce qui concerne la nécessité d'adopter des dispositions exceptionnelles relatives aux véhicules à puissance limitée, les avis des experts consultés étaient partagés. La Commission propose donc de ne pas établir de dispositions de ce type dans le cadre de cette nouvelle étape de réduction du niveau des émissions des véhicules utilitaires légers, mais de prévoir plutôt un délai suffisant pour permettre à l'industrie automobile d'adapter les véhicules actuellement produits et homologués en vertu des dispositions applicables aux véhicules à puissance limitée.

4. INCITATIONS FISCALES

Lors des débats sur l'établissement d'un cadre approprié pour l'octroi d'incitations fiscales visant à accélérer l'application des nouvelles valeurs limites réduites qui ont eu lieu dans le contexte de la directive 94/12/CE, on a pu parvenir à un compromis équitable et équilibré qui permettra aux Etats membres d'accorder des incitations fiscales de ce type, sous réserve du respect de certaines conditions strictes, tout en veillant à ce que la législation communautaire soit respectée et à ce que la Commission en soit informée en temps voulu pour qu'elle puisse présenter ses observations sur les programmes des Etats membres. Il est proposé d'adopter la même démarche pour la nouvelle directive sur les véhicules utilitaires légers.

5. ETAPE 2000

Il est proposé que la Commission soit chargée de soumettre des propositions concernant de nouvelles réductions des émissions provenant des moteurs des véhicules utilitaires légers avant le mois de juin 1996. Ces propositions doivent être élaborées sur le modèle de l'approche multi-directionnelle de réduction des émissions prévue à l'article 4 de la directive 94/12/CE.

6. CONCLUSION

La présente proposition a pour but de réduire les émissions polluantes des véhicules utilitaires légers et véhicules assimilés à un niveau aussi strict et selon un rythme aussi rapide que les voitures particulières. Compte tenu de l'intervalle court entre l'étape de sévérification proposée et l'étape ultérieure prévue à partir de l'an 2000, il est important que la présente proposition soit adoptée dans les délais les plus brefs.

Proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN 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

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 100A,

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 B du traité,

considérant qu'il importe d'adopter des mesures dans le cadre du marché intérieur ; que ce marché comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que le premier programme d'action de la Communauté européenne pour la protection de l'environnement⁽³⁾, approuvé par le Conseil le 22 novembre 1973, invite à tenir compte des derniers progrès scientifiques dans la lutte contre la pollution atmosphérique causée par les gaz provenant des véhicules à moteur et à adapter dans ce sens les directives déjà arrêtées; considérant que le cinquième programme d'action, dont l'approche générale a été approuvée par le Conseil dans sa résolution du 1er février 1993⁽⁴⁾ prévoit que des efforts supplémentaires doivent être faits pour réduire considérablement le niveau actuel des émissions de polluants provenant des véhicules à moteur;

considérant que l'objectif de réduction du niveau des émissions polluantes des véhicules à moteur et l'instauration et la mise en oeuvre du marché intérieur pour les véhicules ne peuvent pas être réalisés de façon suffisante par les Etats membres individuellement et peuvent, par conséquent, être réalisés de meilleure façon par le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur;

considérant que l'on s'accorde à reconnaître que le développement des transports dans la Communauté a entraîné des contraintes importantes pour l'environnement; qu'un certain nombre de prévisions officielles concernant l'accroissement de la densité du trafic se sont révélées inférieures aux chiffres réels et que, pour cette raison, des normes d'émission strictes doivent être imposées pour tous les véhicules à moteur;

considérant que la Commission a arrêté un programme européen sur les émissions, les carburants et les technologies des moteurs (EPEFE); que ce programme a été établi pour garantir que les

⁽¹⁾

⁽²⁾ J.O. n° C 201 du 26.7.1993, p. 9

⁽³⁾ J.O. n° C 112 du 20.12.1973, p. 1

⁽⁴⁾ J.O. n° C 138 du 17.5.1993, p. 1

propositions de futures directives sur les émissions polluantes recherchent les solutions les meilleures à la fois pour le consommateur et pour l'économie; que ce programme concerne la pollution émise tant par les véhicules que par les carburants qui les propulsent;

considérant que la directive 70/220/CEE du Conseil⁽⁵⁾ modifiée en dernier lieu par la directive 94/12/CE⁽⁶⁾ qui concerne les mesures à prendre contre la pollution de l'air par des véhicules à moteur, est l'une des directives particulières de la procédure de réception établie dans le cadre de la directive 70/156/CEE du Conseil⁽⁷⁾ modifiée en dernier lieu par la directive 93/81/CEE de la Commission⁽⁸⁾;

considérant que la directive 70/220/CEE fixe les valeurs limites pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés provenant de ces moteurs; considérant que ces valeurs limites ont été réduites pour la première fois par la directive 74/290/CEE du Conseil⁽⁹⁾ et complétées, conformément à la directive 77/102/CEE⁽¹⁰⁾ par des valeurs limites admissibles pour les émissions d'oxydes d'azote; considérant que les valeurs limites pour ces trois polluants ont été abaissées successivement par les directives 78/665/CEE du Conseil⁽¹¹⁾, 83/351/CEE de la Commission⁽¹²⁾ et 88/76/CEE de la Commission⁽¹³⁾, que des valeurs limites pour les émissions de particules polluantes provenant de moteurs diesel ont été introduites par la directive 88/436/CEE⁽¹⁴⁾, que des normes européennes plus strictes pour les émissions de gaz polluants provenant de véhicules d'une cylindrée inférieure à 1 400 cm³ ont été introduites par la directive 89/458/CEE⁽¹⁵⁾, que l'application de ces normes a été étendue à toutes les voitures particulières indépendamment de leur cylindrée en se fondant sur une procédure d'essai européenne améliorée comportant un cycle de conduite extra-urbain, que des exigences relatives aux émissions par évaporation et à la durabilité des composants des véhicules intervenant dans la réduction des émissions ainsi que des normes plus strictes en matière d'émissions de particules provenant des voitures équipées de moteurs diesel ont été introduites par la directive 91/441/CEE⁽¹⁶⁾, que les voitures particulières conçues pour transporter plus de six passagers ou dont la masse maximale est supérieure à 2.500 kg, les véhicules utilitaires légers et les véhicules tout-terrain entrant dans le champ d'application de la directive 70/220/CEE ont été soumis par la directive 93/59/CEE⁽¹⁷⁾ à des normes aussi strictes que celles applicables aux voitures particulières, compte tenu des spécificités de ces véhicules; que les normes applicables aux voitures particulières ont été rendues plus strictes par l'adoption de la directive 94/12/CE qui introduit également une nouvelle méthode de contrôle de la conformité de la production; qu'il est nécessaire d'aligner les normes applicables aux véhicules utilitaires légers sur celles qui concernent les voitures particulières pour les rendre au moins aussi strictes que ces dernières;

considérant que les travaux entrepris par la Commission dans ce domaine ont montré que les meilleures technologies actuellement disponibles pour l'industrie communautaire peuvent être encore améliorées afin de permettre aux véhicules utilitaires légers de respecter des valeurs limites d'émission considérablement réduites; que les normes proposées s'appliqueront à la fois à la réception des nouveaux types de véhicules et au contrôle de la conformité de la production, étant donné que la méthode modifiée d'échantillonnage

⁽⁵⁾ J.O. n° L 76 du 6.4.1970, p. 1

⁽⁶⁾ J.O. n° L 100 du 19.4.1994, p. 42

⁽⁷⁾ J.O. n° L 42 du 23.2.1970, p. 1

⁽⁸⁾ J.O. n° L 264 du 23.10.1993, p. 49

⁽⁹⁾ J.O. n° L 159 du 15.6.1974, p. 61

⁽¹⁰⁾ J.O. n° L 32 du 3.2.1977, p. 32

⁽¹¹⁾ J.O. n° L 223 du 14.8.1978, p. 48

⁽¹²⁾ J.O. n° L 197 du 20.7.1983, p. 1

⁽¹³⁾ J.O. n° L 36 du 9.2.1988, p. 1

⁽¹⁴⁾ J.O. n° L 214 du 6.8.1988, p. 1

⁽¹⁵⁾ J.O. n° L 226 du 3.8.1989, p. 1

⁽¹⁶⁾ J.O. n° L 242 du 30.8.1991, p. 1

⁽¹⁷⁾ J.O. n° L 186 du 28.7.1993, p. 21

et d'évaluation statistique permet de supprimer les tolérances par rapport aux valeurs limites accordées dans le cadre de la directive 70/220/CEE lors des précédentes étapes de réduction des valeurs;

considérant que la Commission a étudié la possibilité de fusionner les classes de véhicules II et III et les conditions réelles de conduite des véhicules utilitaires légers dans la circulation urbaine et extra-urbaine ainsi que les caractéristiques particulières de ces véhicules;

considérant qu'il convient de permettre aux Etats membres d'accélérer, par l'octroi d'incitations fiscales, la mise sur le marché de véhicules satisfaisant aux exigences adoptées au niveau communautaire; que ces incitations fiscales doivent être conformes aux dispositions du traité et répondre à certaines conditions destinées à éviter des distorsions dans le marché intérieur de concurrence; que les dispositions de la présente directive n'affectent pas le droit des Etats membres d'inclure les émissions de polluants et d'autres substances dans la base de calcul des taxes de circulation des véhicules à moteur;

considérant que l'exigence de notification préalable de la présente directive s'entend sans préjudice des exigences de notification prévues par d'autres dispositions du droit communautaire, et notamment par l'article 93 paragraphe 3 du traité;

considérant qu'il convient que le Conseil adopte, au plus tard le 30 décembre 1997, les prescriptions pour l'étape à partir de l'an 2000 sur la base d'une proposition que la Commission présentera au plus tard le 30 juin 1996 et que cette proposition vise à réduire de manière substantielle les émissions des véhicules utilitaires légers;

considérant que les mesures permettant de réduire les émissions d'échappement en l'an 2000 doivent s'inscrire dans le cadre d'une approche multi-directionnelle comprenant toutes les mesures destinées à réduire la pollution atmosphérique due à la circulation routière; que tous les paramètres considérés comme ayant une incidence significative sur ce type de pollution sont énumérés à l'article 4 de la directive 94/12/CEE; que la Commission procédera à l'analyse nécessaire des aspects relatifs à l'environnement, à la technologie et au rapport coût/efficacité pour fournir, avant la fin du mois de juin 1996, des objectifs quantifiés pour l'adoption de mesures communautaires applicables en l'an 2000;

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article premier

L'annexe I de la directive 70/220/CEE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. A partir du 1er octobre 1995, les Etats membres doivent accepter la conformité aux dispositions de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive, aux fins de l'article 4 paragraphe 1 et de l'article 7 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE.
2. A partir du 1er janvier 1996 pour les véhicules de la classe I et du 1er janvier 1997 pour les véhicules des classes II et III, les Etats membres ne peuvent plus octroyer :
 - la réception par type CEE conformément à l'article 4 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE, ou
 - la réception de portée nationale, à moins que les dispositions de l'article 8 paragraphe 2 de la directive 70/156/CEE ne soient invoquées,

à un type de véhicule, pour des motifs concernant la pollution de l'air par les émissions à moteur, s'il n'est pas conforme aux exigences de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

3. A partir du 1er janvier 1997 pour les véhicules de la classe I et du 1er janvier 1998 pour les véhicules des classes II et III, les Etats membres doivent :

- considérer les certificats de conformité dont sont munis les nouveaux véhicules conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE comme n'étant plus valables aux fins de l'article 7 paragraphe 1 de ladite directive et
- refuser l'immatriculation, la vente et l'entrée en service de nouveaux véhicules qui ne sont pas munis d'un certificat de conformité conformément à la directive 70/156/CEE, à moins que les dispositions de l'article 8 paragraphe 2 de la directive 70/156/CEE ne soient invoquées,

pour des motifs concernant la pollution de l'air par les émissions à moteur, si les exigences de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive ne sont pas remplies.

Pour les véhicules dont le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 30 kW/t⁽¹⁸⁾ et dont la vitesse maximale n'excède pas 130 km/h, les dates au premier alinéa sont le 1er janvier 1998 et le 1er janvier 1999 respectivement.

Article 3

Les Etats membres ne peuvent prévoir des incitations fiscales que pour les véhicules à moteur conformes à la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive. Ces incitations doivent être conformes aux dispositions du traité et répondre aux conditions suivantes :

- elles sont valables pour tous les véhicules neufs commercialisés sur le marché d'un Etat membre et qui satisfont, par anticipation, aux exigences de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive,
- elles prennent fin à la date d'application obligatoire des valeurs d'émissions fixée à l'article 2 paragraphe 3 pour les nouveaux véhicules à moteur,
- elles représentent, pour tout type de véhicule à moteur, un montant inférieur au surcoût des dispositifs techniques introduits pour garantir le respect des valeurs fixées et de leur installation sur le véhicule.

La Commission est informée en temps utile, pour pouvoir présenter ses observations, des projets visant à instituer ou à modifier les incitations fiscales visées au premier alinéa.

Article 4

Le Conseil, agissant dans les conditions prévues par le traité, prend position avant le 31 décembre 1997 sur des propositions portant sur une nouvelle étape de réduction, par l'adoption de mesures communautaires, de la pollution atmosphérique due aux émissions provenant des véhicules à moteur couverts par la présente directive, que la Commission présentera au plus tard le 30 juin 1996. Ces mesures seront applicables à partir de l'an 2000.

⁽¹⁸⁾ basé sur la masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur.

Pour ces propositions, la Commission suivra l'approche exposée à l'article 4 de la directive 94/12/CE.

Article 5

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er octobre 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

2. Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 6

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 7

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

Modifications des annexes de la directive 70/220/CEE
telle que modifiée par la directive 93/59/CEE

Le tableau figurant à la section 5.3.1.4 est remplacé par le tableau suivant :

Catégorie/classe de véhicule		Valeurs limites					
		Masse de référence RW (kg)	Masse de monoxyde de carbone L ₁ (g/km)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes L ₂ (g/km)		Masse de particules L ₃ (g/km)
catégorie	classe		Essence	Diesel	Essence	Diesel ¹	Diesel ¹
M ²	-	toutes	2.2	1.0	0.5	0.7	0.08
N1 ³	I	MR ≤ 1 250	2.2	1.0	0.5	0.7	0.08
	II	1 250 < MR ≤ 1 700	4.0	1.25	0.7	1.1	0.14
	III	1 700 < MR	5.0	1.5	0.8	1.3	0.20

¹ Jusqu'au 30 septembre 1999, pour les véhicules équipés de moteurs Diesel à injection directe, les valeurs limites L₂ et L₃ sont les suivantes :

		L ₂	L ₃
-	catégorie M ⁽²⁾ et N1 ⁽³⁾ , classe I :	0.9	0.10
-	catégorie N1 ⁽³⁾ classe II :	1.4	0.19
-	catégorie N1 ⁽³⁾ classe III :	1.7	0.25

² Sauf :

- les véhicules prévus pour transporter plus de six passagers, conducteur compris,
- les véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2.500 kg.

³ Et les véhicules de la catégorie M visés par la note 2¹.

ISSN 0254-1491

COM(94) 558 final

DOCUMENTS

FR

14 06

N° de catalogue : CB-CO-94-602-FR-C

ISBN 92-77-83326-2
