



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 20.02.1997
COM(97) 61 final

96/0164 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative aux mesures à prendre
contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant les
directives 70/156/CEE et 70/220/CEE du Conseil

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Antécédents

1.1. Objectif de la proposition

L'objectif des modifications proposées est de compléter la proposition relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant les directives 70/156/CEE et 70/220/CEE du Conseil (COM(96) 248 final), en y adjoignant des mesures relatives aux véhicules utilitaires légers (catégorie internationale N₁). Cette catégorie de véhicules relève du champ d'application des deux directives.

La stratégie communautaire globale élaborée sur la base du programme auto-oil et exposée dans la proposition susmentionnée vise à réduire les émissions atmosphériques polluantes de toutes les catégories de véhicules à moteur. Toutefois, les mesures techniques contenues dans la proposition se limitaient aux voitures particulières, étant donné que la décision relative aux valeurs limites applicables aux véhicules utilitaires légers pour l'étape d'exigences actuelle (1997/1998) n'avait pas encore été prise. Étant donné que ces valeurs limites ont été arrêtées définitivement par la directive 96/69/CE du 1^{er} novembre 1996 modifiant la directive 70/220/CEE, il est à présent possible de compléter la proposition initiale afin d'assurer le parallélisme entre les normes d'émissions des voitures et celles des véhicules utilitaires légers après l'an 2000. Les normes d'émissions qui s'appliqueront aux véhicules utilitaires légers auront alors le même degré de sévérité que celles des voitures particulières. C'est pour cette raison que la présente proposition modifie la proposition de la Commission de juin 1996 (COM(96) 248 final).

Il est en outre proposé de modifier l'article 5 de la directive 70/220/CEE concernant l'adaptation au progrès technique des annexes à ladite directive, et de supprimer la possibilité d'étendre la réception de véhicules M₁ ou N₁ à des véhicules M₂ ou N₂.

2. Base juridique

Les mesures proposées modifient la précédente proposition de la Commission (COM(96) 248 final), qui était fondée sur l'article 100 A du traité. Par conséquent, elles sont présentées conformément à l'article 189 A, paragraphe 2 du traité.

Les mesures proposées font partie du système européen de réception des véhicules à moteur, et leur respect sera obligatoire pour toute nouvelle réception à octroyer par les autorités nationales. Ces mesures suivent l'approche législative traditionnellement suivie dans ce secteur, à savoir l'harmonisation totale de toutes les prescriptions techniques pertinentes.

3. Contenu de la proposition

3.1. Valeurs limites applicables aux véhicules utilitaires légers en 2000/2001

Les résultats du programme auto-oil amènent la Commission à proposer de rendre plus contraignantes les normes d'émissions applicables aux véhicules utilitaires légers et à les améliorer en y ajoutant de nouvelles exigences. Il est proposé que ces mesures (détaillées ci-après) s'appliquent:

- à partir de l'an 2000 aux nouveaux types de véhicules de la classe I,
- à partir de l'an 2001 aux nouveaux types de véhicules des classes II et III,
- à partir de l'an 2001 à tous les véhicules neufs de la classe I,
- à partir de l'an 2002 à tous les véhicules neufs des classes II et III.

Ce calendrier d'application assurera la stabilité du cadre réglementaire pour les véhicules concernés, en tenant compte des dates de mise en oeuvre fixées par la directive 96/69/CE pour la précédente étape de normes d'émissions, et permettra à l'industrie de procéder aux aménagements nécessaires pour garantir le respect des valeurs limites proposées.

Il conviendrait aussi d'envisager l'application, à partir de l'an 2005, d'un second train de mesures réglementaires aux nouveaux types de véhicules. À l'instar de ce qui est prévu pour les émissions des voitures, ces mesures devront être confirmées par le Conseil et par le Parlement à la suite d'une nouvelle proposition de la Commission à présenter en 1998 (voir ci-dessous).

Les nouvelles valeurs limites proposées - qui sont mesurées lors du cycle d'essai européen amélioré prévu dans la directive 91/441/CEE, sans la période de préchauffage de 40 secondes - à appliquer à partir de 2000/2001, représentent, par rapport aux normes d'émissions "Étape 1997", des réductions de:

- 40% des oxydes d'azote, 40% des hydrocarbures et 30% du monoxyde de carbone pour les véhicules utilitaires légers à moteur à essence;
- 20% des oxydes d'azote, 65% des hydrocarbures, 40% du monoxyde de carbone et 35% des particules pour les véhicules utilitaires légers à moteur diesel.

3.2. Systèmes de diagnostic embarqués (OBD) pour véhicules utilitaires légers

Le programme auto-oil a conclu que les systèmes OBD constituent un moyen rentable de garantir une maîtrise effective des émissions des véhicules à moteur pendant leur durée de vie utile. La Commission propose donc que les exigences en matière de systèmes OBD s'appliquent également aux véhicules utilitaires légers. Alors que la technologie des systèmes OBD a déjà fait ses preuves pour les véhicules à moteur à essence, elle est à un stade de développement beaucoup moins avancé pour les véhicules à moteur diesel. La Commission propose donc que les exigences applicables aux véhicules utilitaires légers à moteur diesel soient, dans un premier temps, facultatives.

3.3. Seconde étape 2005 pour les véhicules utilitaires légers et incitations fiscales

La proposition fixe également des valeurs limites indicatives à appliquer lors d'une seconde étape de réduction des émissions des véhicules utilitaires légers en l'an 2005. Les États membres peuvent prendre ces valeurs indicatives comme base pour accorder des incitations fiscales afin d'encourager la commercialisation précoce de véhicules non polluants, comme c'est le cas pour les voitures particulières.

3.4. Article 5 de la directive 70/220/CEE

L'article 5 de la directive 70/220/CEE établit que les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes I à VII (qui étaient les seules annexes à la directive 70/220/CEE lors de l'adoption de celle-ci) sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE. Depuis lors, la directive a été complétée par plusieurs autres annexes, et il semble approprié qu'à l'avenir, toutes les annexes à la directive 70/220/CEE puissent être adaptées au progrès technique selon la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE. Une modification est donc proposée pour permettre cette adaptation.

3.5. Suppression de l'extension de la réception

Actuellement, à la demande du constructeur, la réception conformément à la directive 70/220/CEE peut être étendue des véhicules M₁ ou N₁ équipés d'un moteur diesel, qui ont déjà été réceptionnés, aux véhicules M₂ et N₂ dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg. Normalement, ces véhicules M₂ et N₂ doivent faire l'objet d'une réception conformément à la directive 88/77/CEE. Pour ces véhicules, il semble plus facile de respecter les dispositions de la directive 70/220/CEE que celles de la directive 88/77/CEE lorsque la même technologie est utilisée.

Afin d'assurer un régime de réception adéquat pour ces véhicules et une meilleure protection de l'environnement, il est opportun de supprimer cette possibilité d'étendre la réception octroyée pour les véhicules M₁ et N₁ dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg.

Proposition modifiée
de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à
prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et
modifiant les directives 70/156/CEE et 70/220/CEE du Conseil

1. Considérants:

a. Le 5^e considérant se lit comme suit:

"...; qu'une étude des aspects coûts/efficacité réalisée dans le cadre du programme auto-oil a démontré qu'une amélioration supplémentaire des techniques des véhicules était nécessaire pour atteindre en l'an 2010 les objectifs de qualité de l'air décrits dans la communication de la Commission sur le programme auto-oil;"

b. Le 6^e considérant se lit comme suit:

"considérant qu'un renforcement des exigences imposées aux voitures particulières neuves et aux véhicules commerciaux légers neufs dans la directive 70/220/CEE constitue une partie d'une stratégie communautaire globale cohérente qui comprend aussi la révision des normes applicables aux véhicules utilitaires légers et aux poids lourds à partir de l'an 2000, une amélioration des carburants et une évaluation plus précise des performances des véhicules en service en termes d'émissions; qu'outre ces mesures, des mesures locales supplémentaires présentant un bon rapport coût-efficacité resteront cependant nécessaires pour respecter les critères de qualité de l'air dans les zones les plus polluées;"

c. Le 8^e considérant se lit comme suit:

"considérant que des réductions des limites fixées pour les essais du type I applicables à partir de l'an 2000, correspondant à une diminution de 40% des oxydes d'azote, 40% des hydrocarbures et 30% du monoxyde de carbone pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers à moteur à essence, et à une diminution de 20% des oxydes d'azote, 20% de la valeur combinée des oxydes d'azote et des hydrocarbures, 40% du monoxyde de carbone et 35% des particules pour les voitures à moteur diesel à injection indirecte, et à une diminution de 40% des oxydes d'azote, 40% de la valeur combinée des oxydes d'azote et des hydrocarbures, 40% du monoxyde de carbone et 50% des particules pour les voitures à moteur diesel à injection directe, et à une diminution de 20% des oxydes d'azote, 65% des hydrocarbures, 40% du monoxyde de carbone et 35% des particules pour les véhicules utilitaires légers à moteur diesel ont été considérées comme étant des mesures essentielles pour atteindre un niveau suffisant de qualité de l'air à moyen terme; que ces réductions ont été appliquées aux hydrocarbures et aux oxydes d'azote en prenant pour hypothèse que les oxydes d'azote représentent respectivement 45% et 80% du poids de la valeur combinée mesurée pour les véhicules légers à

moteur à essence et à moteur diesel conformes respectivement à la directive 94/12/CE et à la directive 96/69/CE; qu'actuellement, des valeurs limites distinctes sont normalement fixées pour les véhicules à moteur à essence, afin de contrôler les émissions des deux types de polluants; qu'une valeur limite combinée est maintenue pour les véhicules à moteur diesel, pour lesquels les normes "Étape 2000" sont les plus exigeantes, afin de faciliter la conception de nouveaux moteurs; que ces réductions tiendront compte de l'effet réel sur les émissions d'une modification du cycle d'essai adoptée parallèlement afin de mieux représenter les émissions après un démarrage à froid (suppression de la période de préchauffage des 40 secondes);"

d. Les nouveaux considérants suivants sont ajoutés à la suite du 15^e considérant:

"considérant que l'article 5 de la directive 70/220/CEE établit que les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes I à VII sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE; que depuis son adoption, la directive a été complétée par plusieurs autres annexes, et qu'il est essentiel qu'à l'avenir, toutes les annexes à la directive 70/220/CEE puissent être adaptées au progrès technique conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE;

considérant qu'actuellement, à la demande du constructeur, la réception octroyée conformément à la directive 70/220/CEE peut être étendue de véhicules M₁ ou N₁ à moteur diesel, qui ont déjà fait l'objet d'une réception, à des véhicules M₂ et N₂ dont la masse de référence ne dépasse pas 2 840 kg; que, dans des circonstances normales, ces véhicules M₂ et N₂ devraient faire l'objet d'une réception conformément à la directive 88/77/CEE; que, pour des raisons de cohérence réglementaire et pour assurer une meilleure protection de l'environnement, il est opportun de supprimer cette possibilité d'extension de la réception;"

2. L'article 2 se lit comme suit:

"Article 2

La directive 70/220/CEE est modifiée comme suit:

1. À l'article 5, les mots "des annexes I à VII" sont remplacés par "des annexes".
2. Les annexes sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive."

3. L'article 3 se lit comme suit:

"Article 3

1. À partir du 1^{er} janvier 1998, les États membres doivent accepter la conformité aux exigences de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive, aux fins prévues à l'article 4 paragraphe 1 et à l'article 7 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE.

2. À partir du 1^{er} janvier 2000 pour les véhicules de la catégorie M, telle que définie à l'annexe II point A de la directive 70/156/CEE - à l'exception des véhicules conçus pour transporter plus de six personnes, y compris le conducteur, et des véhicules dont la masse maximale dépasse 2 500 kg - et pour les véhicules de la classe I, et à partir du [1^{er} janvier 2001] pour les véhicules des classes II et III, telles que définies au tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I à la directive 70/220/CEE, les États membres ne doivent plus octroyer:

- la réception CE conformément à l'article 4 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE, ou
- la réception de portée nationale, excepté lorsque les dispositions de l'article 8 paragraphe 2 de la directive 70/156/CEE sont invoquées.

à un nouveau type de véhicule, pour des motifs concernant la pollution de l'air par les émissions, si ce véhicule ne satisfait pas aux dispositions de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

En ce qui concerne l'essai du type I, les valeurs limites indiquées aux lignes A et C du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I à la directive 70/220/CEE sont à utiliser.

3. À partir du 1^{er} janvier 2001 pour les véhicules de la catégorie M - à l'exception des véhicules conçus pour transporter plus de six personnes, y compris le conducteur, et des véhicules dont la masse maximale dépasse 2 500 kg - et pour les véhicules de la classe I, et à partir du 1^{er} janvier 2002 pour les véhicules des classes II et III, les États membres doivent:

- considérer les certificats de conformité dont sont munis les véhicules neufs 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 véhicules neufs qui ne sont pas munis d'un certificat de conformité conformément à la directive 70/156/CEE, excepté lorsque les dispositions de l'article 8 paragraphe 2 de la directive 70/156/CEE sont invoquées,

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

En ce qui concerne l'essai du type I, les valeurs limites indiquées aux lignes A et C du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I à la directive 70/220/CEE sont à utiliser.

4. Jusqu'aux dates visées aux paragraphes 2 et 3, la réception est octroyée et les vérifications de la conformité de la production sont exécutées conformément aux dispositions de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 96/69/CE."

4. L'article 4 se lit comme suit:

"Article 4

Les États 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 la totalité des véhicules neufs qui sont commercialisés sur le marché d'un État membre et qui satisfont, par anticipation, soit aux valeurs limites obligatoires figurant aux lignes A et C du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I à la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive, soit aux valeurs limites indicatives figurant aux lignes B et D du même tableau;
- elles prennent fin dès l'application obligatoire des valeurs limites d'émissions dont la date est fixée à l'article 3 paragraphe 3 pour les véhicules à moteur neufs, ou au 1^{er} janvier 2005 dans le cas des valeurs limites indicatives figurant aux lignes B et D du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I à la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive.
- elles sont, pour chaque type de véhicule à moteur, d'un montant inférieur au coût supplémentaire des dispositifs techniques adoptés pour respecter les valeurs limites fixées à l'article 3 paragraphe 3 ou les valeurs limites indicatives figurant aux lignes B et D du tableau du point 5.3.1.4 de l'annexe I à la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive, ajouté au coût de l'installation de ces dispositifs sur le véhicule.

La Commission est informée ~~en temps utile~~ des projets tendant à instituer ou à modifier les incitations fiscales visées au premier alinéa en temps utile pour qu'elle puisse présenter ses observations."

5. Le paragraphe 3 de l'annexe se lit comme suit:

"Le point 1 se lit comme suit:

"1. CHAMP D'APPLICATION

La présente directive s'applique

- aux émissions à l'échappement, aux émissions par évaporation, aux émissions des gaz de carter, et à la durabilité des dispositifs antipollution

et des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) destinés à tous les véhicules à moteur équipés d'un moteur à allumage commandé

et

- aux émissions à l'échappement et à la durabilité des dispositifs antipollution et des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) des véhicules des catégories M₁ et N₁ ⁽¹⁾ équipés d'un moteur à allumage par compression

relevant de l'article 1^{er} de la directive 70/220/CEE dans la version de la directive 83/351/CEE ⁽²⁾, à l'exception des véhicules de la catégorie N₁ réceptionnés en application de la directive 88/77/CEE ⁽³⁾."

⁽¹⁾ Telle que définie à l'annexe II point A de la directive 70/156/CEE.

⁽²⁾ JO n° L 197 du 20.7.1983, p. 1.

⁽³⁾ JO n° L 36 du 9.2.1988, p. 33.

6. Paragraphe 10 de l'annexe:

Le tableau est remplacé par le nouveau tableau suivant:

"Essai de réception	Véhicules des catégories M et N équipés d'un moteur à allumage commandé	Véhicules des catégories M₁ et N₁ équipés d'un moteur à allumage par compression
Type I	Oui (masse ≤ 3,5 t)	Oui (masse ≤ 3,5 t)
Type II	Oui (masse > 3,5 t)	-
Type III	Oui	-
Type IV	Oui (masse ≤ 3,5 t)	-
Type V	Oui (masse ≤ 3,5 t)	Oui (masse ≤ 3,5 t)
Conformité des véhicules en service (point 8)	Oui (masse ≤ 3,5 t)	Oui (masse ≤ 3,5 t)
Diagnostic embarqué (point 9)	Oui (Capacité ≤ 6 places) (masse ≤ 3,5 t)	Facultatif
Conditions d'extension	Point 6	Point 6 -M ₂ -et N ₂ masse de référence inférieure ou égale à 2 840 kg"

7. Le paragraphe 11 de l'annexe se lit comme suit:

"Point 5.3.1.4:

Le tableau est remplacé par le tableau suivant:

" Tableau I.5.3.1.4.

			Masse de référence	Valeurs limites								
				Masse de monoxyde de carbone		Masse d'hydro- carbures		Masse d'oxydes d'azote		Masse combinée d'hydrocarbure s et d'oxydes d'azote		Masse de particules (¹)
				(Pr)	(CO)	(HC)	(NO _x)	(HC + NO _x)	(PM)			
			(kg)	L1 (g/km)		L2 (g/km)		L3 (g/km)		L2 + L3 (g/km)		L4 (g/km)
catégorie		classe		Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Diesel
A (2000)	M(²)	-	tous	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
B (2005) *	M(²)	-	tous	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
C (2000)	N ₁ (³)	I	Pr≤1250	2,3	0,64	0,20	-	0,15	0,50	-	0,56	0,05
		II	1250<Pr≤1700	4,17	0,80	0,25	-	0,18	0,65	-	0,72	0,08
		III	1700<Pr	5,22	0,95	0,29	-	0,21	0,78	-	0,86	0,11
D (2005) *	N ₁ (³)	I	Pr≤1250	1,0	0,50	0,10	-	0,08	0,25	-	0,30	0,025
		II	1250<Pr≤1700	1,81	0,63	0,13	-	0,10	0,33	-	0,39	0,04
		III	1700<Pr	2,27	0,74	0,15	-	0,11	0,39	-	0,46	0,06

⁽¹⁾ Pour les moteurs à allumage par compression.

⁽²⁾ Sauf: - les véhicules conçus pour transporter plus de six personnes, y compris le conducteur,
- les véhicules dont la masse maximale dépasse 2 500 kg.

⁽³⁾ Ainsi que les véhicules de la catégorie N spécifiés dans la note 2.

(*) Valeurs limites indicatives à appliquer aux nouveaux types de véhicules à partir du 1^{er} janvier 2005, sous réserve de confirmation par le Conseil et le Parlement européen. Ces valeurs limites peuvent servir de base à l'octroi des incitations fiscales visées à l'article 3 de la directive [numéro de la directive modificatrice actuelle]."

8. Paragraphe 14 de l'annexe:

Le point 9.1 se lit comme suit:

"9.1. Les véhicules

- de la catégorie M⁽¹⁾ dont la masse maximale ne dépasse pas 3 500 kg et

- de la catégorie N₁⁽¹⁾

équipés d'un moteur à allumage commandé doivent être équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des dispositifs antipollution, conformément à l'annexe XI. Si d'autres véhicules des catégories M et N₁ sont équipés d'un système OBD, celui-ci doit répondre aux prescriptions de l'annexe XI."

9. Paragraphe 26 de l'annexe:

a. Le point 1 (de l'annexe XI) se lit comme suit:

"1. CHAMP D'APPLICATION

La présente annexe décrit le fonctionnement des systèmes de diagnostic embarqués (OBD) pour le contrôle des dispositifs antipollution de tous les véhicules à moteur

- de la catégorie M ⁽¹⁾ dont la masse maximale ne dépasse pas 3 500 kg et

- de la catégorie N₁⁽¹⁾

équipés d'un moteur à allumage commandé, et de tous les véhicules à moteur des catégories M₁ et N₁ équipés d'un moteur à allumage par compression couverts par l'article 1^{er} de la présente directive."

(¹) Telle que définie à l'annexe II point A de la directive 70/156/CEE.

b. Le point 5.3.2 (de l'annexe XI) se lit comme suit:

"5.3.2. Le système OBD indique la défaillance d'un élément ou d'un système antipollution lorsque cette défaillance entraîne une augmentation des émissions, dont le niveau dépasse alors les limites indiquées dans le tableau XI.5.3.2.

Tableau XI.5.3.2.

			Masse de référence (Pr) (kg)	Valeurs limites						
				Masse de monoxyde de carbone (CO)		Masse d'hydrocarbures (HC)		Masse d'oxydes d'azote (NO _x)		Masse de particules (¹) (PM)
				L1 (g/km)		L2 (g/km)		L3 (g/km)		L4 (g/km)
catégorie	classe			Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Diesel
A(2000)	M(²)	-	tous	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
B(2005)	M(²)	-	tous	1,4	2,5	0,2	0,2	0,3	0,6	0,09
C(2000)	N ₁ (³)	I	Pr≤1250	3,2	3,2	0,4	0,4	0,6	1,2	0,18
		II	1250<Pr≤1700	5,8	4,0	0,5	0,5	0,7	1,6	0,23
		III	1700<Pr	7,3	4,8	0,6	0,5	0,8	1,9	0,28
D(2005)	N ₁ (³)	I	Pr≤1250	1,4	2,5	0,2	0,2	0,3	0,6	0,09
		II	1250<Pr≤1700	2,5	3,2	0,3	0,3	0,4	0,8	0,14
		III	1700<Pr	3,2	3,7	0,3	0,3	0,4	0,9	0,22

(¹) Pour les moteurs à allumage par compression.

(²) Sauf: - les véhicules conçus pour transporter plus de six personnes, y compris le conducteur,

- les véhicules dont la masse maximale dépasse 2 500 kg.

(³) Ainsi que les véhicules de la catégorie N spécifiés dans la note 2."

FICHE D'IMPACT SUR LA COMPÉTITIVITÉ ET L'EMPLOI

Projet de modifications apportées à la proposition de la Commission (COM(96) 248 final) de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant les directives 70/156/CEE et 70/220/CEE du Conseil

I. Quelle est la justification principale de la mesure?

L'objectif des modifications proposées est de compléter la proposition relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant les directives 70/156/CEE et 70/220/CEE du Conseil (COM(96) 248 final), en y adjoignant des mesures relatives aux véhicules utilitaires légers (catégorie internationale N₁).

II. Caractéristiques des entreprises concernées

En particulier:

- y a-t-il un grand nombre de petites et moyennes entreprises? **Non**
- éligibles aux aides régionales des États membres? **Non**
- éligibles au Fonds européen de développement régional? **Non**

III. Quelles sont les obligations imposées aux entreprises? **Aucune**

IV. Quelles sont les obligations susceptibles d'être imposées indirectement aux entreprises via les autorités locales? **Non**

V. Y a-t-il des mesures spéciales pour les PME? **Non**

VI. Quel est l'effet prévisible:

- sur la compétitivité des entreprise? **aucun effet défavorable**
- sur l'emploi? **aucun effet défavorable**

VII. Les partenaires sociaux ont-ils été consultés? **Non**

ISSN 0254-1491

COM(97) 61 final

DOCUMENTS

FR

07 14 15

N° de catalogue : CB-CO-97-054-FR-C

ISBN 92-78-16094-6

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg