

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

(94/C 390/06)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(94) 558 final — 94/0286(COD)

(Présentée par la Commission le 19 décembre 1994)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽¹⁾,

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 ⁽²⁾, 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; que le cinquième programme d'action, dont l'approche générale a été approuvée par le Conseil dans sa résolution du 1^{er} février 1993 ⁽³⁾, 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 œuvre du marché intérieur pour les véhicules ne peuvent pas être réalisés de façon suffisante par les États membres individuellement et peuvent, par conséquent, être réalisés de meilleure façon par le rapprochement des législations des États 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 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 ⁽⁴⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 94/12/CE ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ modifiée en dernier lieu par la directive 93/81/CEE de la Commission ⁽⁷⁾;

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; que ces valeurs limites ont été réduites pour la première fois par la directive 74/290/CEE du Conseil ⁽⁸⁾ et complétées, conformément à la directive 77/102/CEE ⁽⁹⁾ par des valeurs limites admissibles pour les émissions d'oxydes d'azote; que les valeurs limites pour ces trois polluants ont été abaissées successivement par les directives 78/665/CEE du Conseil ⁽¹⁰⁾, 83/351/CEE de la Commission ⁽¹¹⁾ et 88/76/CEE de la Commission ⁽¹²⁾; que des valeurs limites pour les émissions de particules polluantes provenant de moteurs diesels ont été introduites par la directive 88/436/CEE ⁽¹³⁾; que des normes européennes plus strictes pour les émissions de gaz polluants provenant de véhicules d'une cylindrée inférieure à 1 400 centimètres cubes ont été introduites par la directive 89/458/CEE ⁽¹⁴⁾; que l'application de ces

⁽¹⁾ JO n° C 201 du 26. 7. 1993, p. 9.

⁽²⁾ JO n° C 112 du 20. 12. 1973, p. 1.

⁽³⁾ JO n° C 138 du 17. 5. 1993, p. 1.

⁽⁴⁾ JO n° L 76 du 6. 4. 1970, p. 1.

⁽⁵⁾ JO n° L 100 du 19. 4. 1994, p. 42.

⁽⁶⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

⁽⁷⁾ JO n° L 264 du 23. 10. 1993, p. 49.

⁽⁸⁾ JO n° L 159 du 15. 6. 1974, p. 61.

⁽⁹⁾ JO n° L 32 du 3. 2. 1977, p. 32.

⁽¹⁰⁾ JO n° L 223 du 14. 8. 1978, p. 48.

⁽¹¹⁾ JO n° L 197 du 20. 7. 1983, p. 1.

⁽¹²⁾ JO n° L 36 du 9. 2. 1988, p. 1.

⁽¹³⁾ JO n° L 214 du 6. 8. 1988, p. 1.

⁽¹⁴⁾ JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 1.

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 diesels ont été introduites par la directive 91/441/CEE⁽¹⁾; que les voitures particulières conçues pour transporter plus de six passagers ou dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes, 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⁽²⁾ 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 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 États 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 la concurrence; que les dispositions de la présente directive n'affectent pas le droit des États 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 multidirectionnelle 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 ARRÊTÉ LA PRÉSENTE 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. À partir du 1^{er} octobre 1995, les États 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. À partir du 1^{er} janvier 1996 pour les véhicules de la classe I et du 1^{er} janvier 1997 pour les véhicules des classes II et III, les États 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 telle que modifiée par la présente directive.

3. À partir du 1^{er} janvier 1997 pour les véhicules de la classe I et du 1^{er} janvier 1998 pour les véhicules des classes II et III, les États membres doivent:

⁽¹⁾ JO n° L 242 du 30. 8. 1991, p. 1.

⁽²⁾ JO n° L 186 du 28. 7. 1993, p. 21.

— 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 kilowatts par tonne ⁽¹⁾ et dont la vitesse maximale n'excède pas 130 kilomètres par heure, les dates au premier alinéa sont le 1^{er} janvier 1998 et le 1^{er} janvier 1999 respectivement.

Article 3

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 tous les véhicules neufs commercialisés sur le marché d'un État 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 disposi-

tifs 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.

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

Article 5

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

Lorsque les États 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 États membres.

2. Les États 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 États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ Rapport basé sur la masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur.

ANNEXE

MODIFICATIONS DES ANNEXES DE LA DIRECTIVE 70/220/CEE TELLE QUE MODIFIÉE PAR LA DIRECTIVE 93/59/CEE

Le tableau figurant au point 5.3.1.4 est remplacé par le tableau suivant:

«Catégorie/classe de véhicule»		Masse de référence	Valeurs limites				
			Masse de monoxyde de carbone		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes		Masse de particules
			L ₁ (g/km)		L ₂ (g/km)		L ₃ (g/km)
Catégorie	Classe	RW (kg)	Essence	Diesel	Essence	Diesel (*)	Diesel (*)
M (*)		Toutes	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N ₁ (*)	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

(*) 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 (*) et N ₁ (*), classe I:	0,9	0,10
— catégorie N ₁ (*) classe II:	1,4	0,19
— catégorie N ₁ (*) classe III:	1,7	0,25

(*) Sauf:

- les véhicules prévus pour transporter plus de six passagers, conducteur compris,
- les véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg.

(*) Et les véhicules de la catégorie M visés à la note 2.»