Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1995/0209(COD)	Procédure terminée
Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne Modification 2000/0336(COD) Modification 2002/0304(COD) Modification 2010/0195(COD) Abrogation 2014/0268(COD) Sujet 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile		

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond précédente		
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	PSE COLLINS Kenneth D.	18/03/1997
Commission pour avis précédente		
BUDG Budgets		
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
TRAN Transports et tourisme		

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunion	Date
Santé	2056	04/12/1997
Agriculture et pêche	2025	22/07/1997
Agriculture et pêche	1985	20/01/1997
Environnement	1939	26/06/1996
Environnement	1905	04/03/1996

Evénements clés

20/12/1994	Informations supplémentaires		Résumé
06/09/1995	Publication de la proposition législative	COM(1995)0350	Résumé
18/09/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
18/10/1995	Vote en commission,1ère lecture		
	Décision du Parlement, 1ère lecture		Résumé

25/10/1995		T4-0494/1995	
04/03/1996	Débat au Conseil	1905	
20/01/1997	Publication de la position du Conseil	10201/1/1996	Résumé
18/02/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
15/04/1997	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
15/04/1997	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0136/1997	
13/05/1997	Débat en plénière		Résumé
13/05/1997	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0218/1997	Résumé
22/07/1997	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		Résumé
11/11/1997	Réunion formelle du Comité de conciliation		Résumé
11/11/1997	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
18/11/1997	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3629/1997	
04/12/1997	Décision du Conseil, 3ème lecture		
11/12/1997	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A4-0413/1997	
15/12/1997	Débat en plénière		
16/12/1997	Décision du Parlement, 3ème lecture	T4-0601/1997	Résumé
16/12/1997	Signature de l'acte final		
16/12/1997	Fin de la procédure au Parlement		
27/02/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1995/0209(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification 2000/0336(COD) Modification 2002/0304(COD) Modification 2010/0195(COD) Abrogation 2014/0268(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 52-p1; CE avant Amsterdam E 100A
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/4/09215

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(1995)0350 JO C 328 07.12.1995, p. 0001	06/09/1995	EC	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0494/1995 JO C 308 20.11.1995, p. 0020-0029	25/10/1995	EP	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES0245/1996 JO C 153 28.05.1996, p. 0002	28/02/1996	ESC	Résumé
Position du Conseil		10201/1/1996 JO C 123 21.04.1997, p. 0001	20/01/1997	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1997)0134	29/01/1997	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0136/1997 JO C 150 19.05.1997, p. 0003	15/04/1997	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0218/1997 JO C 167 02.06.1997, p. 0014-0022	13/05/1997	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(1997)0354	09/07/1997	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation		3629/1997	18/11/1997	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A4-0413/1997 JO C 014 19.01.1998, p. 0006	11/12/1997	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T4-0601/1997 JO C 014 19.01.1998, p. 0017-0025	16/12/1997	EP	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Directive 1997/68
JO L 059 27.02.1998, p. 0001 Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: La directive 77/537/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, se rapporte aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (JO L 220 du 29.8.1977). Elle vise à définir les prescriptions régissant la réception de ce type de véhicules, à fixer des valeurs limites pour les émissions de gaz et à définir le matériel, les conditions et les méthodes de mesure des niveaux de ces émissions. Elle ne s'applique qu'aux tracteurs montés sur pneumatiques et ayant deux essieux et une vitesse maximale par construction comprise entre 6 et 25 km/h. La directive 82/890/CEE du Conseil, du 17 décembre 1982, modifie 17 directives concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux tracteurs agricoles ou forestiers à roues (JO L 378 du 31.12.1982). POSITION PRECEDENTE DU PE: Dans la résolution contenant son avis sur la proposition de la Commission (JO C 10 du 15.1.1976, p. 2) ayant abouti à la directive 77/537/CEE, le Parlement européen invite la Commission et le Conseil à remplacer aussi rapidement que possible la méthode de l'harmonisation optionnelle par une législation communautaire uniforme pour tous les États membres. Dans la résolution portant clôture de la procédure de consultation du Parlement européen sur la proposition COM(81) 733 final de la Commission (JO C 346 du 13.12.1981, p 7) - la future directive 82/890/CEE -, celui-ci recommande que soit augmentée la vitesse maximale par construction pour les tracteurs agricoles, afin de permettre à un plus grand nombre de tracteurs de bénéficier de la procédure de réception CEE, tout en faisant observer que les États membres sont en désaccord sur la vitesse maximale qui devrait être retenue: 30 km/h ou 32 -33 km/h. SITUATION DANS LES ETATS MEMBRES: D'après le onzième rapport annuel de la Commission sur le contrôle de l'application du droit communautaire (COM(94) 500 final du 29.3.1994), tous les Etats membres ont communiqué leur législation nationale à la Commission.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

OBJECTIF : - La proposition de directive vise à introduire des mesures rentables en vue de diminuer les émissions des engins mobiles non routiers (à l'exclusion des tracteurs agricoles et forestiers). Elle fait partie de la mise en oeuvre du 5ème programme d'action en matière d'environnement et aussi d'une stratégie globale visant à réduire les émissions de composés organiques volatils et des oxydes d'azote dans l'Union européenne. CONTENU : - La proposition institue une procédure de réception pour les moteurs équipant les engins mobiles non routiers (par exemple les excavateurs, les lève-palettes ou les niveleuses); - Les critères de réception sont basés sur les émissions de polluants atmosphériques, comme les particules, les oxydes d'azote, les hydrocarbures et le monoxyde de carbone; - Afin de laisser à l'industrie le temps de se conformer aux nouvelles dispositions, la proposition prévoit des normes d'émission progressivement plus sévères qui seront introduites en deux phases: la phase I de juin 1997 à décembre 1998 et la phase II de juin 2001 à décembre 2003; - Les procédures de réception prévues s'inspirent de celles que la législation communautaire applique aux moteurs et aux engins routiers. Toutefois, les démarches administratives sont limitées grâce à l'introduction d'un système d'autocertification par les constructeurs de la conformité des produits aux délais impartis, et d'un régime de réception par type permettant la constitution de familles de moteurs; - Le contrôle administratif se limite à l'évaluation des rapports des constructeurs, à des vérifications ponctuelles de la conformité de la production et au nimérotage des moteurs; - La Commission estime qu'à la phase II, les émissions des véhicules non routiers seront réduites de 67 % pour les particules, de 29 % pour les hydrocarbures et de 42 % pour les oxydes d'azote. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

Le Parlement européen a approuvé cette proposition de directive conformément à la procédure de l'article 143 de son règlement intérieur (adoption sans débat).?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

Le Comité se félicite de la proposition de la Commission, qui vise à réduire la pollution causée par des engins non routiers, soulignant le fait qu'il s'agit là de la première proposition de directive de l'Union européenne à se pencher sur ce problème. Il espère néanmoins recevoir ultérieurement des propositions concernant les engins non couverts par cette directive. Etant donné l'étendue du marché de ce type de moteurs et le grand nombre d'applications possibles, le Comité reconnaît l'intérêt de l'industrie à ce que ce secteur soit le plus rapidement possible réglementé et harmonisé avec la législation en vigueur aux Etats-Unis, de manière à ce que la reconnaissance des certificats puisse être valable sur les deux territoires. Le Comité est d'avis que la Commission devrait s'efforcer d'obtenir la reconnaissance mutuelle des certificats qui seront émis par les autorités américaines et européennes. Le Comité souhaite encourager l'utilisation de nouveaux carburants respectant l'environnement et biodégradables, étant donné qu'en utilisant l'écodiesel, les émissions de CO2 dans l'atmosphère sont inférieures de 2,3 kg par litre consommé. L'action fiscale doit relever de la responsabilité des autorités des Etats membres compétentes en matière de réception, lesquelles doivent également adopter les mesures nécessaires afin d'être informées de tout changement concernant les éléments figurant dans les dossiers de réception, de même qu'elles doivent veiller au contrôle effectif de la conformité de la production.?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

La position commune, à partir des recherches récentes menées dans le cadre du programme "Auto-oil", modifie la proposition initiale dans le sens d'un renforcement de la protection de l'environnement par l'introduction de valeurs limites d'émission plus sévères pour les oxydes d'azote (NOx) au cours de la phase II. Elle tient compte également de la nécessité d'introduire dans la Communauté des normes les mieux compatibles avec les normes ayant été, ou étant appliquées dans les pays tiers qui sont d'importants partenaires commerciaux. Dans le même esprit, il a été introduit un nouvel article prévoyant une éventuelle réduction supplémentaire des valeurs limites d'émission, sur laquelle il sera statué au plus tard à la fin de l'an 2000, en tenant compte des techniques disponibles ainsi que de la situation de l'environnement. Le délai demandé par les administrations nationales pour la mise en oeuvre de la directive a nécessité des modifications des dates d'entrée en vigueur. Toutefois, la position commune prévoit, pour l'application de la directive au niveau national, un calendrier rigoureux qui permet aux échéances initiales de la mise en oeuvre de la phase II d'être respectées, malgré un raccourcissement de la période de stabilité entre les phases I et II. Les principales modifications du texte de la proposition concernent les points suivants: - les initiatives futures visant à étendre le champ d'application de la directive aux moteurs à essence; - la nécessité de créer une législation cohérente sur les émissions provenant des moteurs de tracteurs agricoles et forestiers; - la volonté d'harmoniser largement les normes d'émission des moteurs à allumage par compression afin de les renforcer; - la consolidation de la définition des "engins mobiles non routiers", qui inclut les équipements industriels transportables; - une précision indiquant que le moteur soumis à l'essai de réception doit être fourni par le demandeur; - la période pendant laquelle les constructeurs doivent obligatoirement conserver les archives concernant les moteurs produits conformément à la directive est ramenée de 30 à 20 ans; - l'acceptation des réceptions conformes à la directive 88/77/CEE qui sont jugées équivalentes à la proposition de directive a été restreinte à la phase I. La phase II, modifiée par la position commune, est plus rigoureuse que la phase B de la directive 88/77/CEE; - l'insertion d'une disposition visant à prévenir d'éventuels refus de mise sur le marché de moteurs conformes aux exigences de la directive. Il faut noter la suppression de l'article qui définissait les conditions d'octroi d'éventuels d'instruments financiers et d'encouragements fiscaux. En ce qui concerne le calendrier, la date de délivrance initiale des réceptions par les Etats membres passe du 31/12/1996 au 31/12/1997. Les dates auxquelles les moteurs de catégorie A et B doivent obligatoirement satisfaire aux exigences pendant la phase de réception par type sont donc remplacées par la date du 31/12/1997. De plus, les dates auxquelles les moteurs de catégorie A, B et C doivent obligatoirement être conformes lors de la phase de mise sur le marché ont été adaptées afin de laisser suffisamment de temps pour procéder

aux essais et à laréception nécessaires. L'octroi d'un report de deux ans de la date de conformité obligatoire liée à la mise sur le marché des moteus construits avant cette date est rendu facultatif. La position commune clarifie également la responsabilité des autorités compétentes en matière de réception dans le cas des moteurs couverts par la présente directive pour la première fois. Elle prévoit que la Commission est assistée par le comité institué en vertu de la directive 92/53/CEE relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques au lieu du comité établi conformément à la directive sur l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant. La procédure de comité de type I est remplacée par celle de type II b). Enfin, il est prévu que d'ici la fin de 1999 sera élaborée une nouvelle proposition qui réexaminera les normes pour les moteurs à combustion interne (Phase III). ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

La Commission estime que les modifications introduites par le Conseil sont compatibles avec l'objectif de la directive. En conséquence, elle soutient la position commune.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

La commission, en adoptant le rapport, veut que l'on n'exclut pas les instruments économiques (mesures d'incitations fiscales) pour lutter contre la pollution des engins mobiles non-routiers (procédure de codécision, 2ème lecture). En première lecture, le PE s'était félicité de cette proposition et l'avait approuvée sans modification. Parmi les modifications avancées par le Conseil en seconde lecture figure la suppression d'un article de la proposition initiale de la Commission sur les instruments économiques. Cet article permet aux Etats membres, sans les y obliger, de prendre des mesures d'incitation fiscale, sous certaines conditions, pour réduire les émissions polluantes. Le Conseil aurait décidé à l'unanimité de la suppression de cet article ; la Commission a donc elle aussi retiré ce point de sa proposition, dans le souci de ne pas retarder l'adoption de l'ensemble du texte. La commission croit en la pertinence de la proposition initiale et a, en adoptant un amendement de son vice président, M. Paul LANNOYE (Verts, B) réintroduit l'article sur les incitations fiscales. La commission a également adopté plusieurs amendements ayant trait à des questions de comitologie.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

En rappellant qu'en première lecture le Parlement n'avait pas adopté d' amendements, le rapporteur a expliqué qu'à la suite du changement des procédures en matière comitologie de la part du Conseil, la commission de l'environnement a dû proposer des amendements afin de revenir à la situation originale. Le commissaire Bjerregaard s'est déclaré prêt à adopter une position souple et à accepter des changements à la position commune;toutefois, elle a souhaité que les amendements déposés n'entrainent pas de retard dans l'adoption du texte définitif.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Ken COLLINS (PSE, RU), le Parlement européen a modifié la position commune du Conseil. Les amendements adoptés ont trait à la comitologie: le Parlement se prononce pour la procédure du comité consultatif. Il faut noter que les amendements portant sur les instruments économiques et les incitations fiscales ont été rejetés. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

La Commission européenne accepte l'amendement du Parlement européen sur la référence au "modus vivendi" concernant les mesures d'exécution des actes arrêtés en codécision et modifie sa proposition en conséquence. En revanche, elle ne peut accepter les amendements ayant trait à la comitologie. En principe, la Commission est favorable à la proposition du Parlement, qui préconise le recours à un comité consultatif. Néanmoins, pour que l'adoption puisse avoir lieu dans un délai raisonnable, la Commission a accepté un comité de type IIb) à la demande du Conseil. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

Le Conseil n'a pas été en mesure d'accepter tous les amendements du Parlement européen en seconde lecture de sa position commune sur la proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et particules polluants provenant des moteurs à combustion interne équipant les machines non automobiles. En conséquence, la commission de conciliation sera saisie.·?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

Un accord ayant été trouvé le 11 novembre 1997, la Directive sera adoptée le 15 décembre 1997 à Strasbourg. Pour répondre aux soucis du Parlement concernant la comitologie et vu que la CIG ne s'est pas penché sur ce problème, un engagement d'avancer la date de présentation de sa proposition de modifier le système actuel de comitologie a été demandé à la Commission (une déclaration annexée du Traité d'Amsterdam demande cette proposition avant fin 1998). Cette question a entre-temps fait l'objet de discussion entre le Président de la délégation et le Président de la Commission, M. Santer. Le Président Santer ayant confirmé par lettre l'intention de la Commision de présenter la proposition "comitologie" début juin 1998, le Comité a été en mesure de marquer un accord sur ce dossier le 11 novembre 1997. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

Le Comité est parvenu à un accord sur la réduction des émissions polluantes des bulldozers et des excavatrices. Les membres du Parlement ont insisté pour que, conformément à l'accord de modus vivendi qui régit les relations entre les institutions, la Commission européenne informe pleinement le Parlement des mesures qu'elle a l'intention d'adopter pour mettre en oeuvre cette directive. Ils ont en outre obtenu de la Commission européenne qu'elle s'engage à soumettre des propositions au début du mois de juin prochain dans la perspective d'une révision de la procédure en matière de comitologie. Aux termes de cette procédure, la Commission est assistée, dans la mise en oeuvre des dispositions législatives, par des comités techniques composés d'experts nationaux. Le Parlement européen souhaite être associé à ce processus pour pouvoir continuer à suivre la situation une fois les dispositions législatives adoptées. À l'origine, la directive sur les engins mobiles non routiers était censée être transposée dans le droit national pour la fin de cette année, mais ce délai a été prolongé de six mois. La réunion était coprésidée par le vice-président du PE, M. Josep VERDE I ALDEA (PSE, ES) et M. Johny LAHURE, Président du Conseil et ministre luxembourgeois de la Santé et de l'Environnement.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

OBJECTIF: réduire la pollution atmosphérique causée par les moteurs des engins mobiles non routiers (à l'exclusion des tracteurs agricoles et forestiers), en établissant au niveau communautaire, des normes d'émissions admissibles pour ces moteurs. MESURE DE LA COMMUNAUTE: directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. CONTENU: la directive fixe des valeurs limites pour les émissions de particules polluantes, d'oxydes d'azote (NOx), d'hydrocarbures (HC) et de monoxyde de carbone (CO) et établit une procédure de réception des moteurs destinés à être installés sur les engins mobiles non routiers. Le Parlement européen et le Conseil statueront, au plus tard à la fin de l'an 2000, sur une proposition que la Commission soumettra avant la fin de 1999 visant à une réduction supplémentaire des valeurs limites d'émission. ENTREE EN VIGUEUR: 19/03/1998 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 30/06/1998 ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz des moteurs à combustion interne

En adoptant le rapport de M. Kenneth COLLINS (PSE, RU), le Parlement européen a approuvé le projet commun, approuvé par le comité de conciliation, concernant la directive sur les engins mobiles non routiers.?