

Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) Directive	1997/0350(COD) Procédure terminée
Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)	
Abrogation 2003/0205(COD)	
Sujet 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	PSE LANGE Bernd	22/04/1998
	Commission au fond précédente		
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	PSE LANGE Bernd	22/04/1998
	Commission pour avis précédente		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Télécommunications	2172	22/04/1999
	Environnement	2153	20/12/1998
	Environnement	2121	06/10/1998
	Environnement	2106	16/06/1998
	Environnement	2062	16/12/1997

Evénements clés			
03/12/1997	Publication de la proposition législative	COM(1997)0627	Résumé
16/12/1997	Débat au Conseil	2062	
03/04/1998	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/06/1998	Débat au Conseil	2106	
06/10/1998	Débat au Conseil	2121	
13/10/1998	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé

13/10/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0364/1998	
20/10/1998	Débat en plénière		
21/10/1998	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0612/1998	Résumé
17/12/1998	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1998)0776	Résumé
11/03/1999	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1999)0089	Résumé
22/04/1999	Publication de la position du Conseil	05734/1/1999	Résumé
23/07/1999	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/10/1999	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
19/10/1999	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0043/1999	
15/11/1999	Débat en plénière		
16/11/1999	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0099/1999	Résumé
13/12/1999	Signature de l'acte final		
13/12/1999	Fin de la procédure au Parlement		
16/02/2000	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1997/0350(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2003/0205(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/4/10912

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1997)0627 JO C 173 08.06.1998, p. 0001	03/12/1997	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES1121/1998 JO C 407 28.12.1998, p. 0027	09/09/1998	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0364/1998 JO C 341 09.11.1998, p. 0003	13/10/1998	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0612/1998 JO C 341 09.11.1998, p. 0066-0082	21/10/1998	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1998)0776 JO C 043 17.02.1999, p. 0025	17/12/1998	EC	Résumé

Proposition législative modifiée	COM(1999)0089	11/03/1999	EC	Résumé
Position du Conseil	05734/1/1999 JO C 296 15.10.1999, p. 0001	22/04/1999	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1999)0423	16/07/1999	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A5-0043/1999 JO C 158 07.06.2000, p. 0009	19/10/1999	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T5-0099/1999 JO C 189 07.07.2000, p. 0019-0043	16/11/1999	EP	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 1999/96](#)
[JO L 044 16.02.2000, p. 0001](#) Résumé

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

OBJECTIF: modifier la directive 88/77/CEE afin d'adopter des limites d'émissions plus rigoureuses pour les moteurs de poids lourds.

CONTENU: la proposition vise à renforcer les exigences communautaires posées à la limitation des émissions polluantes de moteurs Diesel neufs pour poids lourds destinés à la propulsion de véhicules. Ces exigences se fondent sur la directive 88/77/CEE modifiée en dernier lieu par la directive 96/1/CE. La proposition introduit également de nouvelles exigences relatives aux émissions polluantes provenant de moteurs neufs pour poids lourds qui fonctionnent au gaz naturel (GN) et au gaz de pétrole liquéfié (GPL). La proposition est en harmonie totale avec les conclusions du programme auto-oil 1 qui recommandait de réduire les limites d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) et les émissions de particules des poids lourds de 30% par rapport aux limites applicables en 1996. La spécification d'un carburant Diesel de référence à l'annexe IV de la proposition s'inscrit dans le droit fil de la position commune du Conseil de juin 1997 sur les émissions des voitures particulières. La proposition est également compatible avec la position commune du Conseil de juin 1997 sur la qualité des essences et des carburants Diesel disponibles sur le marché en l'an 2000. ?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

Sur la lancée de ses succès en matière de carburants plus propres et de limitation plus stricte des émissions polluantes des voitures et des utilitaires légers, la commission se tourne maintenant vers l'étape suivante de la stratégie européenne, à savoir s'attaquer à la pollution provoquée par les camions. La commission a donc adopté le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D) qui modifie considérablement une proposition de la Commission européenne relative à une directive sur les émissions de gaz et de particules polluants des moteurs diesel très performants des camions. La proposition de la Commission établit des plafonds d'émission contraignants applicables aux moteurs diesel lourds dès l'an 2000. Les substances polluantes visées sont le gaz carbonique, les hydrocarbures imbrûlés, les oxydes d'azote, les particules et les fumées. S'inspirant du dispositif déjà décidé pour les voitures et les utilitaires légers, la commission propose également des limites strictes obligatoires entrant en vigueur en 2005. Les amendements de la commission proposent des améliorations supplémentaires pour 2005. Ainsi, tous les véhicules lourds devraient être équipés de systèmes embarqués de mesures ou de diagnostic contrôlant les émissions rejetées pendant que le véhicule est en service et permettant de détecter rapidement tout dysfonctionnement d'une pièce ou d'un système. Des contrôles de conformité aux normes d'émission adoptées devront également être effectués sur le bord de la route et les dispositifs de réduction des émissions devront fonctionner pendant toute la durée de vie normale du véhicule. Les Etats membres peuvent recourir aux incitants fiscaux pour encourager la mise en circulation anticipée de moteurs lourds plus propres, sans attendre qu'ils soient devenus obligatoires, et également pour promouvoir la transformation des véhicules plus anciens en vue de les adapter aux nouvelles normes. La réception par type et le certificat de conformité seront refusés aux moteurs de camions ne respectant pas les valeurs-limites. La commission est d'avis qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'instaurer des réceptions différenciées par type, en fonction de l'usage auquel est destiné le véhicule; le problème majeur dans les zones urbaines réside dans les émissions de particules de suie; alors que c'est celui des émissions d'oxydes d'azote qui se pose pour les longs trajets. La commission entend également que les véhicules lourds soient couverts par la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO2. Ceci se traduirait non pas par une législation mais bien, comme dans le cas des voitures, par un accord volontaire de réduction conclu avec les constructeurs. Un autre amendement invite la Commission à présenter un rapport sur les limites d'émission pour les carburants autres que le diesel, tels que le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

En adoptant le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D), le Parlement européen a profondément remanié la proposition de directive sur les émissions polluantes de poids lourds. Le Parlement, tout en approuvant les valeurs limites proposées par la Commission pour l'an 2000, a introduit des normes contraignantes plus sévères pour 2005. D'autres amendements proposent des améliorations supplémentaires pour 2005. Ainsi, tous les véhicules lourds devraient être équipés de systèmes embarqués de mesures ou de diagnostic contrôlant les émissions rejetées pendant que le véhicule est en service et permettant de détecter rapidement tout dysfonctionnement d'une pièce ou d'un système. Des contrôles de conformité aux normes d'émission adoptées devront également être effectués sur le bord de la route et les dispositifs de réduction des émissions devront fonctionner pendant toute la durée de vie normale du véhicule. Le Parlement est d'avis que les Etats membres doivent pouvoir recourir aux incitants fiscaux pour encourager la mise en circulation anticipée de moteurs lourds plus propres, sans attendre qu'ils soient devenus obligatoires, et pour promouvoir la transformation des véhicules plus anciens en vue de les adapter aux nouvelles normes. La réception par type et le certificat de conformité seraient refusés aux moteurs de camions ne respectant pas les valeurs-limites. Il pourrait s'avérer nécessaire d'instaurer des réceptions différenciées par type, en fonction de l'usage auquel est destiné le véhicule. Le problème majeur dans les zones urbaines réside dans les émissions de particules de suie; dans le transport au long cours, ce sont les émissions d'oxydes d'azote. Le Parlement entend également que les véhicules lourds soient couverts par la stratégie communautaire de réduction des émissions de dioxyde de carbone. Ceci impliquerait non pas une législation mais un accord volontaire de réduction conclu avec les constructeurs. Un autre amendement invite la Commission à présenter un rapport sur les limites d'émission pour les carburants autres que le diesel, tels que le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel. Le Parlement a également demandé l'adoption de mesures restrictives à partir de 2005.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

Les modifications proposées par la Commission visent à parachever la proposition initiale. Elles concernent des mesures relatives à l'instauration d'une nouvelle conception de véhicules écologiques améliorés (EEV ou Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) et d'actions susceptibles de faciliter la réception de moteurs et de véhicules qui utilisent l'éthanol comme carburant de remplacement. La Commission a défini des valeurs cibles d'émissions qu'elle juge compatibles avec l'appellation "véhicules écologiques améliorés". Les constructeurs qui le souhaitent pourront, à titre volontaire, revendiquer que leurs véhicules soient certifiés comme véhicules écologiques améliorés en recourant aux procédures administratives déjà appliquées aux poids lourds/moteurs de poids lourds "normaux", telles qu'elles sont définies dans la proposition. Les procédures et l'appellation "véhicule écologique amélioré" seront indépendantes du type de carburant utilisé et certains détails techniques de la définition normalisée des gaz naturels de référence applicables aux essais de véhicules écologiques améliorés/moteurs pour véhicules écologiques améliorés ont été mis au point. La présente proposition modifiée fixe aussi le cadre d'application des incitations fiscales destinées à encourager l'emploi de véhicules conformes à la description "véhicule écologique amélioré". Les mesures proposées modifient la proposition antérieure fondée sur l'art. 100 A du Traité. Elles reposent dès lors sur l'art. 189 A (2) du traité. Concrètement, la proposition: - précise qu'un moteur qui respecte les valeurs cibles fixées pour les véhicules écologiques améliorés est aussi réputé conforme aux exigences de réception générale applicables à compter du 01/10/2000; - dispose que les Etats membres peuvent prévoir des incitations fiscales pour des véhicules conformes aux exigences de réception générale avant la date obligatoire d'application à tous les moteurs et véhicules neufs (01/10/2001) ainsi que pour les véhicules qui respectent les valeurs cibles applicables aux véhicules écologiques améliorés; - indique que, dans l'analyse que la Commission a effectuée en vue d'un resserrement supplémentaire des normes d'émissions, celle-ci proposera aussi des limites adéquates pour les polluants qui ne sont toujours pas réglementés en raison de l'introduction généralisée de nouveaux carburants de remplacement.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

La Commission retient, en totalité ou partiellement, 10 des 24 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. De l'avis de la Commission, il est prématuré, en l'état actuel des choses, de proposer des limites obligatoires et des mesures techniques complémentaires à appliquer dès 2005 sans procéder au préalable à de nouvelles études. Elle marque toutefois son accord sur plusieurs amendements qui reflètent l'accord conclu dans le cadre de la conciliation Auto-oil. La Commission accepte les amendements de forme qui préparent les tableaux des limites d'émissions à accueillir une ligne supplémentaire contenant les valeurs limites des émissions pour 2005, que la Commission doit proposer avant la fin de 1999. A l'instar du Parlement, la Commission estime que l'OBD doit devenir obligatoire sur les poids lourds à partir d'octobre 2005. Elle accepte dans leur principe les amendements relatifs à la qualité des carburants. Enfin, la Commission retient certains amendements qui se rapportent à des études pour le futur et qui concernent le processus d'harmonisation mondiale des cycles d'essai, la révision des carburants de référence utilisés pour les essais de réception aux normes de l'étape 2005 et l'évolution des limites d'émission, respectueuses de l'environnement pour les véhicules propulsés au gaz.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

Les principaux éléments de la position commune du Conseil sont les suivants: a) Limites d'émissions et cycles d'essai - étape 2000: en adoptant la même position que le Parlement européen, le Conseil marque son accord avec la Commission sur les valeurs limites d'émissions applicables aux poids lourds à partir du 01/10/2000 et sur l'adoption de deux nouveaux cycles d'essais. Les limites d'émissions qui doivent entrer en vigueur en 2000 correspondent à une réduction de 30% par rapport aux limites d'émissions applicables depuis 1996. La position commune prévoit également: - le maintien d'une dérogation pour les petits moteurs diesel rapides pour ce qui est des émissions de particules (à noter que la définition de ces moteurs est étendue aux moteurs d'une cylindrée de 750 cm³, au lieu de 700 cm³); - l'application des deux nouveaux cycles d'essais en fonction des technologies de moteurs et des exigences relatives aux carburants; - l'élargissement du champ d'application de la directive à la réception CE des moteurs à gaz fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel (GN). b) Limites d'émissions et cycles d'essai- étape 2005: la position commune prévoit, comme l'a demandé le Parlement européen, une deuxième phase fixant des valeurs limites plus strictes à partir d'octobre 2005 ainsi que l'adoption des dispositions visant à instaurer, avant cette date, des mesures complémentaires sur la durée de vie, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD) et le contrôle de conformité des véhicules en circulation. En outre, le Conseil a décidé d'instaurer, dès octobre 2008, une phase supplémentaire, dans le but de réduire de 43% la valeur limite pour l'oxyde d'azote par rapport à la limite fixée pour 2005. A cet égard, la Commission présentera, à la fin de 2002 au plus tard, un rapport sur le développement de la technologie nécessaire pour réduire les émissions d'oxyde d'azote, rapport accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées. A partir de 2005, tous les moteurs diesel seront soumis à l'ensemble des cycles d'essai (ESC, ELR et ETC) aux

fins de réception. Les moteurs à gaz classiques seront soumis aux mêmes pourcentages de réduction des émissions en 2005 et 2008; le cycle d'essai ETC restera le seul à être pratiqué pour ces moteurs et, comme en 2000, les émissions de particules ne devront pas être mesurées aux fins de la réception. c) Véhicules écologiquement améliorés: la position commune prévoit des valeurs spécifiques pour les véhicules à émissions extrêmement faibles (ELEV) essentiellement utilisés dans les flottes urbaines. d) Incitations fiscales: à compter d'octobre 2000, des incitations fiscales pourront être prévues pour des véhicules qui respectent par anticipation les valeurs limites applicables à partir de 2005 et 2008 et les valeurs cibles fixées pour les véhicules écologiques améliorés. Ces incitations seront supprimées à la date d'application obligatoire des valeurs limites futures.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

La position commune du Conseil, en renforçant la proposition de la Commission par l'ajout d'une deuxième étape obligatoire à partir d'octobre 2005 et d'une troisième étape obligatoire applicable dès 2008, répond à la demande exprimée par le Parlement européen en première lecture, qui visait à intégrer dans les normes d'émissions futures l'obligation d'équiper les moteurs diesel des poids lourds des technologies de post-traitement des gaz d'échappement. D'une manière générale, la Commission accueille favorablement la position commune et invite les deux institutions à se mettre d'accord dans les meilleurs délais sur les mesures à appliquer aux poids lourds.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

La commission a adopté la recommandation pour la deuxième lecture (procédure de codécision) de M. Bernd LANGE (PSE, D) modifiant la directive proposée. Le rapporteur aura, conformément aux nouveaux accords nés de l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam, des entretiens avec le Conseil afin de voir si un compromis peut être atteint sur les amendements de la commission à la position commune du Conseil avant que l'Assemblée plénière ne procède au vote. La commission se félicite du fait que le Conseil a inclus des restrictions concernant les émissions des moteurs alimentés au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et se félicite également de la proposition du Conseil d'instaurer une nouvelle catégorie de "véhicules plus respectueux de l'environnement" (EEV) respectant des valeurs limites d'émission de gaz d'échappement particulièrement ambitieuses. La commission met l'accent sur le problème de la pollution par le CO₂, insistant pour que les poids lourds tombent sous le coup de la stratégie européenne de réduction des émissions de dioxyde de carbone (cette stratégie est fondée sur un accord volontaire de réduction des émissions conclu avec les constructeurs). Elle entend également que les États membres soient autorisés à octroyer des incitations financières ou autres pour encourager le rééquipement de véhicules anciens afin qu'ils satisfassent aux nouvelles normes. Dans le cas des EEV, la commission préconise qu'un label soit attribué aux moteurs "respectueux de l'environnement", des incitations fiscales et des normes en matière de niveau sonore et de consommation de carburant. Elle propose également des limites pour l'éthanol utilisé lors des essais de moteurs diesel. De plus, une spécification européenne relative à la qualité devrait être définie pour le GPL et les pompes de ravitaillement en GPL devraient faire l'objet d'un marquage précisant la spécification du carburant. Pour ce qui est des valeurs limites retenues pour le 1er octobre 2005, la commission considère qu'on pourrait maintenir la valeur limite antérieure de 5 g/KWh pour les oxydes d'azote à condition qu'elle soit réduite à 2 au 1er octobre 2006.

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Bernd LANGE (PSE, D), le Parlement européen a rejeté tous les amendements adoptés par la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs. C'est donc la position commune qui a été approuvée par le Parlement.?

Pollution de l'air: émissions de gaz et particules par les moteurs Diesel (modif. direct. 88/77/CEE)

OBJECTIF: renforcer les exigences communautaires posées à la limitation des émissions polluantes de moteurs Diesel neufs pour poids lourds destinés à la propulsion de véhicules. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ: Directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil, modifiant la directive 88/77/CEE. CONTENU: les principaux éléments de la directive sont les suivants: a) Limites d'émissions et cycles d'essai - étape 2000: la directive établit des valeurs limites d'émissions applicables aux poids lourds à partir du 01/10/2000. Les limites d'émissions qui doivent entrer en vigueur en 2000 correspondent à une réduction de 30% par rapport aux limites d'émissions applicables depuis 1996. La directive prévoit également: - le maintien d'une dérogation pour les petits moteurs diesel rapides pour ce qui est des émissions de particules (à noter que la définition de ces moteurs est étendue aux moteurs d'une cylindrée de 750 cm³, au lieu de 700 cm³); - l'application des deux nouveaux cycles d'essais en fonction des technologies de moteurs et des exigences relatives aux carburants; - l'élargissement du champ d'application de la directive à la réception CE des moteurs à gaz fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel (GN). b) Limites d'émissions et cycles d'essai- étape 2005: la directive prévoit une deuxième phase fixant des valeurs limites plus strictes à partir d'octobre 2005 ainsi que l'adoption des dispositions visant à instaurer, avant cette date, des mesures complémentaires sur la durée de vie, les systèmes de diagnostic embarqués (OBD) et le contrôle de conformité des véhicules en circulation. En outre, le Conseil a décidé d'instaurer, dès octobre 2008, une phase supplémentaire, dans le but de réduire de 43% la valeur limite pour l'oxyde d'azote par rapport à la limite fixée pour 2005. A partir de 2005, tous les moteurs diesel seront soumis à l'ensemble des cycles d'essai (ESC, ELR et ETC) aux fins de réception. Les moteurs à gaz classiques seront soumis aux mêmes pourcentages de réduction des émissions en 2005 et 2008; le cycle d'essai ETC restera le seul à être pratiqué pour ces moteurs et, comme en 2000, les émissions de particules ne devront pas être mesurées aux fins de la réception. c) Véhicules écologiquement améliorés: la directive prévoit des valeurs spécifiques pour les véhicules à émissions extrêmement faibles (EEV) essentiellement utilisés dans les flottes urbaines. d) Incitations fiscales: à compter d'octobre 2000, des incitations fiscales pourront être prévues pour des véhicules qui respectent par anticipation les valeurs limites applicables à partir de 2005 et 2008 et les valeurs cibles fixées pour les véhicules écologiques améliorés. Ces incitations seront supprimées à la date d'application obligatoire des valeurs limites futures. ENTRÉE EN VIGUEUR: 16/02/2000. ÉCHÉANCE FIXÉE POUR LA TRANSPOSITION: 01/07/2000.?