

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2002/0304(COD) Procédure terminée
Pollution atmosphérique : moteurs à allumage par compression des engins non routiers Modification Directive 97/68/EC 1995/0209(COD)	
Sujet 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 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	28/01/2003
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	RETT Politique régionale, transports et tourisme		21/01/2003
		PSE WIERSMA Jan Marinus	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2574	30/03/2004
	Environnement	2517	13/06/2003
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement		

Evénements clés			
27/12/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0765	Résumé
13/01/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
13/06/2003	Débat au Conseil	2517	Résumé
09/09/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
09/09/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0296/2003	

20/10/2003	Débat en plénière		
21/10/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0444/2003	Résumé
30/03/2004	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
21/04/2004	Signature de l'acte final		
21/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2002/0304(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 97/68/EC 1995/0209(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2002)0765	27/12/2002	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0744/2003 JO C 220 16.09.2003, p. 0016-0018	18/06/2003	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0296/2003	09/09/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0444/2003 JO C 082 01.04.2004, p. 0027-0143 E	21/10/2003	EP	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex
-----------------------	-------------------------

Acte final

[Directive 2004/26](#)
[JO L 225 25.06.2004, p. 0003-0107](#) Résumé

Pollution atmosphérique : moteurs à allumage par compression des engins non routiers

OBJECTIF : modifier la directive 97/68/CE en vue d'améliorer la qualité de l'air. CONTENU : les exigences en matière d'émissions de polluants atmosphériques provenant de moteurs à allumage par compression destinés aux engins mobiles non routiers et d'une puissance de 18 à 560 kW sont couvertes par la directive 97/68/CE. Cette directive prévoit deux phases de mise en oeuvre des normes d'émission. Les normes d'émission de la phase I sont déjà entrées en vigueur pour toutes les gammes de puissance et celles de la phase II entrent en vigueur entre le 31 décembre 2000 et le 31 décembre 2003, en fonction de la gamme de puissance. En décembre 2000, la Commission a présenté une proposition visant à inclure dans le champ d'application de la directive les petits moteurs (essence) à allumage commandé (19 kW ou moins). Conformément à la directive 97/68/CE, la Commission soumet à présent une proposition visant à une réduction supplémentaire des valeurs limites d'émission, en tenant compte de l'ensemble des techniques disponibles pour contrôler les émissions polluantes des moteurs à combustion interne ainsi que de la situation en matière de qualité de l'air. Selon les conclusions du programme Auto-Oil, des mesures

supplémentaires doivent être prises pour améliorer la qualité future de l'air dans la Communauté, particulièrement en ce qui concerne la formation d'ozone et les émissions de particules. Il convient également : de définir des normes d'émission pour certaines applications ferroviaires et marines, afin de contribuer à leur promotion en tant que modes de transport respectueux de l'environnement; de définir un carburant de référence qui reflète la situation sur le marché des carburants; de prescrire des exigences de durabilité pour éviter la détérioration des performances des moteurs en matière d'émissions; de prévoir des dispositions spéciales pour les constructeurs d'équipements, afin de leur donner le temps de concevoir leurs produits et de résoudre les problèmes de production en petites séries.?

Pollution atmosphérique : moteurs à allumage par compression des engins non routiers

Le Conseil, dans l'attente de l'avis du Parlement européen en première lecture, a arrêté une approche commune sur la proposition de directive. La délégation du Royaume-Uni a fait connaître son intention de s'abstenir, dès lors que le Conseil est prêt à adopter sa position commune au cours d'une de ses prochaines sessions. L'orientation générale prévoit, entre autres, d'inclure dans le champ d'application de la proposition de directive les bateaux de navigation intérieure (par exemple les remorqueurs ou les pousseurs construits pour remorquer ou pour pousser des bateaux de 20 mètres ou plus) et les moteurs de locomotives ferroviaires.?

Pollution atmosphérique : moteurs à allumage par compression des engins non routiers

La commission a adopté le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D) qui modifie la proposition en 1ère lecture de la procédure de codécision. Les amendements principaux sont les suivants : - pour plus de clarté, la phase III A doit devenir la phase III et la phase III B doit devenir la phase IV. Il sera ainsi plus clairement établi que la phase IV constitue une véritable nouvelle phase de réduction assortie de nouvelles exigences; - il convient d'établir des limites d'émissions plus strictes qui mettraient la législation européenne en accord avec celle des États-Unis; - des véhicules ferroviaires (R1 moins de 560 kW, R2 plus de 560 kW) devraient être inclus dans les deux phases; - il faut prévoir l'introduction d'une deuxième phase (phase IV) de réduction du NOx pour les bateaux de la navigation intérieure; - les États membres devraient autoriser l'application d'une marque spéciale signalant le respect anticipé des valeurs limites des phases Euro III et Euro IV; - il faut prévoir des dérogations pour les moteurs d'engins destinés essentiellement au lancement et à la récupération des canots de sauvetage ou de bateaux traditionnels comme les "cobles" (barques de pêche traditionnelles, à clins et non pontées) et pour les moteurs de machines utilisées pour les moissons et d'autres applications spécialisées pendant une saison limitée; - au plus tard le 31 décembre 2006, la Commission devrait établir des règles précises visant à empêcher le "cycle-beating" (c'est-à-dire, empêcher que les moteurs soient déterminés et électroniquement réglés en fonction des procédures d'essai, alors que, dans la pratique, leur comportement est tout autre en ce qui concerne les gaz d'échappement).?

Pollution atmosphérique : moteurs à allumage par compression des engins non routiers

En adoptant le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D) par 458 voix pour, 2 contre et 7 abstentions, le Parlement européen a définitivement approuvé le résultat du compromis qu'il avait négocié avec le Conseil. Le compromis prévoit une réduction échelonnée jusqu'à 2014 des émissions en NOx, un précurseur de l'ozone, et des particules des moteurs diesel équipant les engins mobiles non routiers tels que les tracteurs agricoles, excavatrices, grues, bulldozers, mais aussi les locomotives et les bateaux de navigation intérieure. Cette réduction obligera l'industrie, à moyen terme, à introduire des filtres de particules. De nouvelles normes d'émission entreront en vigueur dès 2006. Cette première phase de réduction des émissions sera suivie d'une seconde phase qui démarrera en 2010 pour entrer en vigueur en 2014. Les normes prévues pour cette seconde phase seront réexaminées par la Commission en 2007. Pour des raisons techniques, les exigences seront pour l'instant moins contraignantes pour le matériel ferroviaire et les bateaux de navigation intérieure que pour les autres catégories d'engins.?

Pollution atmosphérique : moteurs à allumage par compression des engins non routiers

OBJECTIF : adapter les dispositions de la directive 97/68/CE à la situation actuelle, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, rapprocher les législations des États membres en ce qui concerne les normes d'émission et les procédures de réception par type des moteurs et engins mobiles non routiers, et promouvoir le fonctionnement efficace du marché intérieur, tout en assurant la protection de la santé et de l'environnement.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2004/26/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (rectificatif à la directive publiée initialement au JO L 146 du 30/04/2004).

CONTENU : à la suite de l'accord intervenu en première lecture avec le Parlement européen (se reporter au résumé précédent), le Conseil a adopté une directive relative aux mesures contre les émissions de gaz (par exemple dioxyde d'azote) et de particules polluants (par exemple fumées noires et monoxyde de carbone) provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (c'est-à-dire tous les engins qui ne sont pas destinés au transport de marchandises ou de personnes par la route). Le Royaume-Uni s'est abstenu.

Étant donné qu'une technologie avancée de réduction des émissions est déjà largement disponible dans le secteur des engins mobiles non routiers, cette directive étend le champ d'application de la directive 97/68/CE sur les valeurs limites d'émission pour les moteurs à allumage par compression aux engins mobiles non routiers, tels que ceux utilisés dans des applications ferroviaires et de navigation intérieure.

La directive prévoit, entre autres, d'inclure dans le champ d'application de la proposition de directive les bateaux de navigation intérieure (par exemple les remorqueurs ou les pousseurs construits pour remorquer ou pour pousser des bateaux de 20 mètres ou plus) et les moteurs de locomotives ferroviaires. La directive se situe dans le prolongement de la directive 97/68/CE, qui a mis en place une approche en deux temps

pour la réduction des valeurs limites d'émission des moteurs à allumage par compression présents dans ce type d'engins et qui a invité la Commission à proposer une nouvelle réduction des limites d'émission, compte tenu de l'évolution de la technique dans ce domaine et du degré de qualité de l'air au niveau de l'Union.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/05/2004.

MISE EN OEUVRE : 20/05/2005.