

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1994/0286(COD) Procédure terminée
Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE) Abrogation 2005/0282(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 et protection des consommateurs	V BLOCH VON BLOTTNITZ Undine-Uta	01/02/1995
	Commission au fond précédente		
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	V BLOCH VON BLOTTNITZ Undine-Uta	01/02/1995
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	PSE KUCKELKORN Wilfried	02/02/1995
	TRAN Transports et tourisme		
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Environnement	1942	08/07/1996
	Pêche	1899	22/12/1995
	Environnement	1895	18/12/1995
	Environnement	1861	22/06/1995

Evénements clés			
14/12/1994	Informations supplémentaires		Résumé
16/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0558	Résumé
16/01/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/06/1995	Débat au Conseil	1861	Résumé

08/09/1995	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
08/09/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0204/1995	
19/09/1995	Débat en plénière		Résumé
20/09/1995	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0392/1995	Résumé
10/11/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0540	Résumé
22/12/1995	Publication de la position du Conseil	12376/1/1995	Résumé
18/01/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
24/04/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
24/04/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0119/1996	
08/05/1996	Débat en plénière		Résumé
09/05/1996	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0217/1996	Résumé
08/07/1996	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
08/10/1996	Signature de l'acte final		
08/10/1996	Fin de la procédure au Parlement		
01/11/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1994/0286(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2005/0282(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 100A
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/4/07436

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1994)0558 JO C 390 31.12.1994, p. 0026	16/12/1994	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0408/1995 JO C 155 21.06.1995, p. 0012	27/04/1995	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0204/1995 JO C 269 16.10.1995, p. 0011	08/09/1995	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0392/1995 JO C 269 16.10.1995, p. 0057-0082	20/09/1995	EP	Résumé

Proposition législative modifiée		COM(1995)0540 JO C 019 23.01.1996, p. 0013	10/11/1995	EC	Résumé
Position du Conseil		12376/1/1995 JO C 037 09.02.1996, p. 0023	22/12/1995	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1996)0021	12/01/1996	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0119/1996 JO C 152 27.05.1996, p. 0005	24/04/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0217/1996 JO C 152 27.05.1996, p. 0014-0044	09/05/1996	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(1996)0265	12/06/1996	EC	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 1996/69](#)
[JO L 282 01.11.1996, p. 0064](#) Résumé

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

LEGISLATION COMMUNAUTAIRE PRECEDENTE: La directive de base 70/220/CEE (JO L 76 du 6.4.1970, p. 1) détermine les valeurs limites applicables au monoxyde de carbone et aux hydrocarbures imbrûlés émis par les moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur. Cette directive a été modifiée par les directives 77/102/CEE, 83/351/CEE, 88/76/CEE, 88/436/CEE et 89/458/CEE. Dernières modifications apportées: la directive 91/441/CEE (JO L 242 du 30.8.1991, p. 1) fixe les normes relatives aux gaz d'échappement (sur la base d'une nouvelle méthode d'essai comportant à la fois une séquence urbaine et un cycle de conduite extra-urbaine) ainsi que les normes relatives aux émissions par évaporation des véhicules utilitaires légers. La directive 94/12/CEE (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42) prévoit qu'à compter de 1996, les émissions de CO des véhicules à essence sont réduites de 30 % et celles de HC + NOx, de 55 %, tandis que pour les véhicules équipés de moteur diesel à injection indirecte, les émissions de CO sont réduites de 68 %, celles de HC + NOx, de 38 %, et celles de particules (Pm) de 55 % POSITION PRECEDENTE DU PE: dans sa première résolution (JO C 315 du 22.11.93, p. 76) sur la proposition de la Commission relative à la directive 94/12/CEE, le Parlement demandait: une réduction des valeurs limites d'émission, le rejet des dispositions spécifiques concernant les véhicules diesel à ID, des limites distinctes pour le HC et le NOx, l'inclusion des véhicules à moteur transportant plus de six personnes et d'un poids supérieur à 2 500 kg, l'entrée en vigueur des valeurs limites à compter du 1er janvier 1999. DOCUMENTATION ET SOURCES: "Atmospheric Pollution from Transport", EEB News, 1993-1994; "Wanted: a European policy for transport and environment", A. Bleiyenberg, T & E 93/4; Vital signs 1994: the trends that are shaping our future. L.R. Brown, H. Kane, D.M. Roodman, Worldwatch Institute; Acid News, nr 5, Dec. 1994; Memorandum on Transport and Environment to the European Parliament, Dec. 1994, T & E 94/14; Motor vehicle emission regulations and fuel specifications 1994 update, Concauwe, report nr 4/94.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La proposition de directive a pour but de réduire les émissions polluantes des véhicules utilitaires légers et véhicules assimilés à un niveau aussi strict et selon un rythme aussi rapide que les voitures particulières. Plus précisément, il s'agit de rendre les normes applicables aux véhicules utilitaires légers et véhicules assimilés entrant dans le champ d'application de la présente proposition de directive aussi strictes que celles que fixe la directive 94/12/CE pour les voitures particulières. Compte tenu de l'intervalle court entre l'étape de sévèrisation proposée (1996-1997) et l'étape ultérieure prévue à partir de l'an 2000, il importe que la proposition soit adoptée à bref délai (la directive devrait être transposée dans les droits nationaux avant le 1.10.1995). - Dans le cadre de cette nouvelle étape d'élaboration de normes relatives aux émissions de véhicules utilitaires légers, il est proposé de conserver, pour les véhicules concernés, la classification établie sur la base de la masse de référence qui est actuellement utilisée. - En ce qui concerne les valeurs limites : .les valeurs limites proposées pour les véhicules de la classe I sont celles de la directive 94/12/CE concernant les voitures particulières; .les valeurs limites pour les véhicules des classes II et III sont aussi strictes que celles qui sont applicables à la classe I, compte tenu des spécificités techniques des véhicules appartenant à ces deux classes. - En ce qui concerne les conditions d'essai applicables aux véhicules dits "à puissance limitée" aucune nouvelle disposition spécifique n'est prévue; il est proposé que la directive ne devienne applicable que dans deux ans aux types de véhicules existants dont la réception a eu lieu avant son entrée en vigueur. - Les Etats membres auront la faculté d'accélérer, par l'octroi d'incitations fiscales, la mise sur le marché de véhicules satisfaisant aux exigences adoptées au niveau communautaire. - Enfin, il est proposé que la Commission soit chargée de soumettre

des propositions concernant de nouvelles réductions des émissions provenant des moteurs des véhicules utilitaires légers avant le mois de juin 1996. Ces propositions seront élaborées sur le modèle de l'approche multi-directionnelle de réduction des émissions prévue à la directive 94/12/CE. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

Dans son ensemble, la proposition de la Commission est accueillie favorablement. Elle se situe, à l'instar de nombreuses dispositions déjà d'application ou attendues, dans une zone de tiraillement entre la faisabilité technique et les exigences de protection de l'environnement et de la santé, zone dont les limites sont constituées par l'état de la technique et le bien-fondé économique, d'une part, et par la nécessité de réduire de manière conséquente les nuisances pour l'environnement et la santé, découlant de nos modes de vie et de travail en général, et de l'industrie et des transports en particulier, d'autre part. Dans l'industrie, les délais nécessaires à la conception et les essais des nouvelles technologies visant à réduire la pollution de l'environnement sont d'environ 3 ans. Aussi la directive proposée revêt-elle un caractère d'urgence si l'on veut respecter les délais fixés. En outre, la nouvelle étape de réduction des valeurs d'émissions envisagée par la Commission conformément à l'article 4 de la proposition à l'examen devrait être mise en chantier rapidement et avec détermination. Bien que, sur le fond, la nouvelle procédure d'essai pour tous les véhicules de la catégorie N1 prévoit également un test de fiabilité sur un parcours de 80.000 km, la section est d'avis qu'un contrôle régulier des valeurs d'émissions des véhicules en exploitation est nécessaire conformément à la directive 92/44/CEE. La Commission est invitée à amener les procédures d'essai à un niveau plus élevé à l'échelle européenne, comme l'exigent l'environnement et la santé. En particulier, il convient d'amener, par voie de réglementation, la fréquence des contrôles techniques et leur contenu à un niveau plus élevé. Selon le Comité, il y a lieu de critiquer la prolongation pour une période transitoire de la validité d'un an de la procédure d'essai spécifique applicable lors de la première mise en circulation des véhicules à faible motorisation (rapport puissance-poids n'excédant pas 30 kW/t). Cela signifie que pour les véhicules des classes II et III, cette procédure (cycle Panda) ne sera supprimée qu'après le 1er janvier 1999. L'octroi d'incitations fiscales pour favoriser la conception, par anticipation, de véhicules qui satisfont aux valeurs limites de la proposition est approuvé. Toutefois, ces incitations devraient bénéficier uniquement aux utilisateurs de ces véhicules et non aux fabricants ou aux vendeurs, afin d'éviter que des subventions soient accordées parallèlement par différents Etats membres de la Communauté européenne.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

Le Conseil, dans l'attente de l'avis du Parlement, a tenu un débat sur les propositions de modification des directives 70/220/CEE et 88/77/CEE qui visent à introduire: dans le premier cas, une nouvelle étape de réduction des polluants émis par les véhicules utilitaires légers en alignant leurs valeurs limites des émissions sur celles prévues pour les voitures particulières dans la directive 94/12/CE et ceci en attendant pour l'étape 2000 la mise en place d'une révision fondamentale de l'approche communautaire en matière de pollution automobile.

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La commission a adopt? le rapport de Mme Undine-Uta BLOCH VON BLOTTNITZ sur la proposition de directive du PE et du Conseil modifiant la Directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des ?tats membres relatives aux mesures ? prendre contre la pollution de l'air par les ?missions des v?hicules ? moteur. Dans les conclusions de son rapport, Mme BLOCH VON BLOTTNITZ indique que les valeurs limites propos?es par la Commission pour les v?hicules utilitaires l?gers sont bien trop ?lev?es pour ce qui concerne les cat?gories II et III. Tous ses amendements, demandant des mesures plus strictes, ont ?t? adopt?s. Le rapporteur a estim? que la mise en oeuvre de ses amendements est techniquement r?alisable et qu'elle peut ?tre accomplie par l'industrie en temps utile. Les amendements sont identiques aux propositions du Conseil (93/59/CEE) et sont connus de l'industrie depuis 1993. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

En déplorant d'un côté que cette proposition lui parvienne avec un retard de 12 mois et par ailleurs que l'exécutif n'ait pas atteint l'objectif d'aligner les normes d'émissions applicables aux véhicules utilitaires sur les normes relatives aux voitures privées, le rapporteur a plaidé pour l'accélération des phases du programme de la Commission, en vue d'une nouvelle voiture pour l'année 2000 (sur laquelle on aurait dû déjà présenter une proposition). Elle a aussi déclaré que la réduction des valeurs-limites, notamment pour les véhicules utilitaires légers des classes 2 et 3, prévue dans les amendements de la commission de l'environnement, est indispensable en raison des impératifs de la lutte contre la pollution dans les villes. En rappelant qu'on ne peut pas se passer de l'actuelle phase de transition d'un vieux à un nouveau concept de voiture pour l'année 2000, le commissaire Bangemann a affirmé qu'il ne peut pas garantir l'approbation de la totalité des amendements, et que à l'heure actuelle il peut seulement se prononcer pour les n.1,2,3 et 4. Quant aux critiques de retard et de lenteur, il les a rejeté en défendant l'attitude prudente de l'exécutif qui attend d'avoir les résultats du programme en cours avant de présenter une proposition raisonnable et cohérente pour l'année 2000. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

En adoptant le rapport de Mme BLOCH VON BLOTTNITZ (Verts, All), le Parlement estime que les valeurs limites proposées par la

Commission pour les véhicules utilitaires légers des classes 2 et 3 sont trop élevées et a adopté des amendements pour en abaisser les limites. Il propose notamment, pour les véhicules équipés de moteur diesel, de fixer, outre la valeur limite pour la masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes, une valeur limite spécifique pour les oxydes d'azote. Il demande que l'on abaisse la valeur limite pour les particules provenant des moteurs diesel (entre 1250 et 1700 kg) et que l'on fixe des valeurs limites plus strictes pour les véhicules équipés de moteur diesel à injection directe. Le PE souhaite que les Etats membres puissent prévoir des incitations financières pour le retrait de la circulation des véhicules non conformes aux exigences de la directive et pour l'adaptation des véhicules anciens. Afin d'encourager la vente de véhicules respectant des normes plus strictes, les Etats membres devraient pouvoir accorder des avantages fiscaux supplémentaires. Enfin, Conseil et PE devraient adopter, au plus tard le 30.06.1996, les prescriptions pour l'étape à partir de 2000 sur la base d'une proposition que la Commission présentera au plus tard le 31.12.1995. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La proposition modifiée de la Commission retient 4 des 18 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture, et notamment ceux qui rappellent: - que le développement des transports conduira à une dégradation croissante de l'environnement et que le dépassement des prévisions officielles en matière de densité de trafic rend nécessaire l'imposition de normes très strictes pour les gaz d'échappement de tous les véhicules à moteur; - la nécessité d'harmoniser les normes applicables aux véhicules utilitaires et légers avec celles qui concernent les voitures particulières; - la nécessité d'améliorer les technologies nouvelles qui apparaissent. En revanche, la Commission n'a pas repris les amendements visant: - à rendre plus sévères les valeurs limites applicables aux véhicules utilitaires légers; - à supprimer le délai supplémentaire d'un an pour l'adaptation des véhicules sous-motorisés; - à fixer au 31.12.1995 l'échéance prévue pour la transmission par la Commission de sa proposition "Etape 2000"; - à modifier les règles spécifiques d'encadrement des incitations fiscales; - à fusionner les classes II et III pour les véhicules utilitaires légers; - des dispositions non couvertes par la directive (ex: l'inspection et la maintenance des véhicules en service, l'octroi d'incitations fiscales à l'élimination des véhicules anciens, l'application des normes d'émissions aux véhicules anciens à partir de l'an 2000). ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La position commune du Conseil suit la proposition modifiée de la Commission, sauf sur deux points: - Le Conseil a rendu plus strictes les valeurs limites proposées par la Commission: .pour la masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote, elles ont été abaissées de 0,1g/km pour tous les types de moteur (essence, diesel, diesel à injection directe) des classes de véhicules II et III; .pour les émissions de particules des moteurs diesel, elles ont été abaissées de 0,02 g/km pour les véhicules de la classe II et de 0,03 g/km pour les véhicules de la classe III; .pour les moteurs diesel à injection directe des véhicules des classes II et III, les valeurs limites pour la masse de particules ont été abaissées de 0,05 g/km. - La date de mise en application des nouvelles mesures proposée par la Commission (01/10/95) étant dépassée, le Conseil a reporté cette date au 01/10/1996, en vue de laisser aux Etats membres six mois pour transposer la directive. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La Commission approuve la position commune, qui préserve les principaux aspects de la proposition modifiée, y compris les amendements du PE acceptés par la Commission. La Commission souhaite que le PE et le Conseil adoptent cette directive dès que possible afin que les travaux concernant les exigences relatives à l'étape 2000 puissent avoir lieu conformément aux prévisions pour ces véhicules et qu'une proposition puisse être officiellement présentée aux institutions d'ici à la mi-1996. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La commission a adopté trois amendements: (1) deux amendements oraux de la rapporteuse, Mme BLOCH VON BLOTTNITZ, introduisant une référence au Parlement européen, alors que cette dernière avait été omise dans la position commune et (2) un amendement de M. Bernd LANGE (PSE, D) abrogeant une proposition du Conseil visant à différer la mise en œuvre de la directive pour les véhicules dotés d'une puissance massique de maximum 30 kW/t et d'une vitesse maximale de 130 km/h. Commentant le dernier amendement, auquel elle apporte son soutien, Mme BLOCH VON BLOTTNITZ a dit qu'il aurait bénéficié à une seule entreprise. "Nous ne pouvons bloquer toute l'Europe pour une seule entreprise," a-t-elle déclaré. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

M.TAMINO (V,I) remplaçant le rapporteur, Mme von Blottnitz(V,D), retenue en Allemagne, a déclaré que le texte était acceptable si les amendements étaient repris dans le vote de la plénière. Il a insisté surtout sur l'amendement 2, qui supprime la logique des prorogations pour certaines catégories de véhicules. Pour le commissaire Bangemann, les amendements 1 et 3 ne devraient pas poser de problèmes. Par contre, l'amendement 2 pourrait bloquer l'entrée en vigueur de la directive en cas de refus de la part du Conseil d'y adhérer. En conséquence, le commissaire a demandé au Parlement de lui permettre de se montrer souple sur cet amendement. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

Le Parlement européen a adopté la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Undine Uta BLOCH VON BLOTTNITZ (Verts, D) relative à la position commune modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur. Les amendements adoptés par le Parlement européen ont pour objet d'introduire une référence au Parlement européen lorsque celle-ci a été omise dans la position commune et de supprimer l'article 2, al. 3, dernier alinéa de cette position commune. Ce faisant, le Parlement refuse de retarder l'entrée en vigueur de la directive pour les véhicules dont le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 30 kW/t et dont la vitesse maximale n'excède pas 130 km/h. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

La Commission émet un avis favorable sur les 3 amendements du PE à la position commune et modifie sa proposition en conséquence. Les amendements de procédure 1 et 3 visent à introduire une référence au Parlement européen. L'amendement 2 réduit la durée de validité des certificats délivrés pour la catégorie des véhicules "sous-motorisés", selon une procédure spécifique abolie par la directive 93/59/CEE. Compte tenu des dates d'entrée en vigueur rapprochées prévues dans la position commune, la Commission estime que le Conseil devrait arrêter l'acte rapidement. ?

Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions des véhicules à moteur (modif. directive 70/220/CEE)

OBJECTIF : réduire les émissions polluantes des véhicules utilitaires légers et véhicules assimilés à un niveau aussi strict et selon un rythme aussi rapide que les voitures particulières. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/69/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations et des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur. CONTENU : la directive vise notamment à introduire une nouvelle étape de réduction des polluants émis par les véhicules utilitaires légers en alignant leurs valeurs limites des émissions sur celles prévues pour les voitures particulières dans la directive 94/12/CE et ceci, en attendant, à l'horizon 2000, la mise en place d'une révision fondamentale de l'approche communautaire en matière de pollution automobile. Le Conseil a prévu une sévèrisation ultérieure des valeurs limites applicables aux véhicules des classes II et III de la catégorie N1 ainsi qu'aux moteurs Diesel à injection directe destinées à équiper de tels véhicules. En ce qui concerne les incitations fiscales, la directive prévoit que les Etats membres puissent octroyer jusqu'au 01/10/1997 pour les véhicules de classe I (véhicules utilitaires légers ayant une masse de référence inférieure ou égale à 1.250 kg) et jusqu'au 01/10/1998 pour les véhicules des classes II (véhicules utilitaires légers ayant une masse de référence supérieure à 1.250 kg mais inférieure ou égale à 1.700 kg) et III (véhicules utilitaires légers ayant une masse de référence supérieure à 1.700 kg) des incitations fiscales au véhicules à moteur qui satisfont par anticipation aux prescriptions de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 21/11/1996. ECHEANCE POUR LA TRANSPOSITION 01/10/1996 ?