

# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	1994/0312(COD) Procédure terminée
Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE) Abrogation <a href="#">2003/0205(COD)</a>	
Sujet 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et protection des consommateurs	PPE <a href="#">JACKSON Caroline</a>	01/02/1995
	Commission au fond précédente		
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et protection des consommateurs	PPE <a href="#">JACKSON Caroline</a>	01/02/1995
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	<b>ECON</b> Economique, monétaire et politique industrielle	PSE <a href="#">KUCKELKORN Wilfried</a>	16/02/1995
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Pêche	<a href="#">1899</a>	22/12/1995
	Industrie	<a href="#">1880</a>	07/11/1995
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">1873</a>	06/10/1995
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">1861</a>	22/06/1995

Evénements clés			
14/12/1994	Informations supplémentaires		Résumé
16/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0559	Résumé
20/01/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/06/1995	Débat au Conseil	<a href="#">1861</a>	Résumé
08/09/1995	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé

08/09/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A4-0203/1995</a>	
19/09/1995	Débat en plénière		Résumé
20/09/1995	Décision du Parlement, 1ère lecture	T4-0393/1995	Résumé
03/10/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0461	Résumé
07/11/1995	Publication de la position du Conseil	<a href="#">10497/1/1995</a>	Résumé
16/11/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
28/11/1995	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
13/12/1995	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0600/1995	Résumé
22/12/1995	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		Résumé
22/01/1996	Signature de l'acte final		
22/01/1996	Fin de la procédure au Parlement		
17/02/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	1994/0312(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation <a href="#">2003/0205(COD)</a>
Base juridique	CE avant Amsterdam E 100A; Règlement du Parlement EP 66_o-p4
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/4/07255

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(1994)0559 JO C 389 31.12.1994, p. 0022</a>	16/12/1994	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0407/1995 JO C 155 21.06.1995, p. 0010</a>	27/04/1995	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A4-0203/1995 JO C 269 16.10.1995, p. 0011</a>	08/09/1995	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T4-0393/1995 JO C 269 16.10.1995, p. 0057-0087</a>	20/09/1995	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	<a href="#">COM(1995)0461 JO C 309 21.11.1995, p. 0009</a>	03/10/1995	EC	Résumé
Position du Conseil	<a href="#">10497/1/1995 JO C 320 30.11.1995, p. 0021</a>	07/11/1995	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position	SEC(1995)1852	13/11/1995	EC	Résumé

du Conseil					
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0600/1995 <a href="#">JO C 017 22.01.1996, p. 0036-0047</a>	13/12/1995	EP	Résumé

### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

### Acte final

[Directive 1996/1](#)

[JO L 040 17.02.1996, p. 0001](#) Résumé

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

1. Catégorie de saisine: directive du Parlement et du Conseil 2. Date prévue de saisine: décembre 1994 3. Commission responsable: ENVI 4. Législation communautaire antérieure: - La directive 88/77/CEE (JO L 36/33 du 09.02.1988) fixe des limites de réception pour les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés et d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur la base du règlement 24.03 de la CEE-ONU (commission économique des Nations unies pour l'Europe). Ceci n'était pas obligatoire et les dates d'entrée en vigueur suggérées étaient à compter du 01.04.1988 pour les nouveaux modèles et à compter du 01.10.1990 pour toute la production. - La directive "camion propre" 91/542/CEE (JO L 295/3 du 25.10.1991) impose des valeurs limites plus sévères pour les émissions de gaz polluants et introduit une valeur limite pour les particules polluantes (Pm) provenant des moteurs diesel et autres véhicules utilitaires lourds, lesquelles seront obligatoires en deux phases. Le tableau suivant résume les limites fixées par l'UE pour les émissions de gaz polluants provenant de véhicules utilitaires lourds dans les directives 88/77/CEE et 91/542/CEE. Date effective Réception (g/kWh) Conformité de Production (g/kWh) CO HC NOx Pm CO HC NOx Pm 01.04.88 Nouveaux modèles 01.10.90 Toute la production 11,2 2,4 14,4 \*\* 13,2 2,64 15,8 \*\* 01.07.92 Nouveaux modèles 01.10.93 Toute la production 4,5 1,1 8,0 0,36\* 4,9 1,23 9,0 0,4\* 01.10.95 Nouveaux modèles 01.10.96 Toute la production 4,0 1,1 7,0 0,15\* 4,0 1,1 7,0 0,15\* \* La valeur limite pour les émissions de particules est augmentée, dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW, en multipliant la limite imposée par un coefficient de 1,7. \*\* Gaz d'échappement selon le règlement 24.03 de la CEE-ONU, directive 72/306/CEE de l'UE 5. Position antérieure du PE: Le PE, lors de la lecture (JO C 48/162 du 25.02.91 et JO C 240/106 du 16.09.91) de la proposition de la Commission aboutissant à la directive "camion propre" a demandé, entre autres, une légère réduction des valeurs limites de la première phase et l'introduction de valeurs beaucoup plus strictes pour la deuxième phase. Le PE a réussi à obtenir l'intégration de plusieurs amendements importants à la directive, entre autres la date d'entrée en vigueur de la deuxième phase, les émissions de particules et l'inclusion d'une éventuelle troisième phase. 6. Situation dans les États membres: La task-force "environnement et marché intérieur" a estimé que l'achèvement du marché intérieur entraînerait une augmentation du trafic transfrontalier de camions de l'ordre de 30 à 50%. Le tableau suivant indique la croissance de la flotte de véhicules à marchandises en circulation dans l'UE (15 EM). 1970 1975 1980 1985 1990 1991 UE 8 266 9 568 10 973 13 434 17 176 17 808 Les véhicules de transport routier de marchandises à moteur diesel sont de loin la plus importante source d'émissions de particules du secteur des transports. En Belgique (1990) par ex., les véhicules à marchandises sont les principaux responsables des émissions de particules (71% du total des émissions dues au transport routier), de NOx (66%), de SO2 (72%) et de CO2 (54%). 7. Contenu de la législation envisagée La directive "camion propre" prévoit que la Commission proposera avant la fin de 1996, à la lumière des progrès techniques réalisés, une révision des valeurs limites pour les émissions polluantes, combinée à une révision de la procédure de test. Les nouvelles valeurs limites ne seront pas applicables avant le 1er octobre 1999 en ce qui concerne les nouvelles réceptions. En outre, la directive inclut une disposition qui oblige la Commission à revoir la valeur limite des particules. Ceci est particulièrement nécessaire à cause de la valeur limite des particules pour la catégorie la plus basse de véhicules utilitaires lourds (< 85 kW), qui est près de deux fois plus élevée que la valeur techniquement faisable. Toutefois, ce type de véhicule (3,5 à 6t) constitue une catégorie importante du trafic urbain et contribue considérablement à la quantité de particules contenues dans l'air urbain. La directive inclut également une disposition qui oblige le Conseil à prendre des mesures pour limiter les émissions de CO2 des véhicules à moteur. Pour faciliter le développement de cette législation, un "groupe tripartite" comprenant des représentants de la Commission européenne, de l'industrie automobile (ACEA) et de l'industrie pétrolière (EUROPIA) a été créé pour développer une base rationnelle qui servira à fixer les futures limites d'émission. Cette mission inclut une étude de la qualité de l'air actuelle et une modélisation des tendances pour identifier les futures exigences. Le programme européen sur les émissions, les carburants et la technologie des moteurs doit s'achever à la fin de 1994 et conduire à des propositions qui permettront de poursuivre le développement de la législation en 1995. Des limites plus strictes pour les émissions de gaz polluants conduiront en effet à une réduction de la pollution de chaque véhicule utilitaire lourd. Mais les prévisions de croissance future du transport de marchandises dépassent largement tout potentiel de réduction des émissions de NOx, SO2 et CO2. Par conséquent des initiatives supplémentaires doivent être prises, telles que: une application plus stricte des règlements concernant les transports routiers, par exemple en matière de limitations de la vitesse, d'heures de travail et d'itinéraires désignés pour le fret, ce qui aura pour résultat des routes plus sûres et moins de pollution; taxation des transports de marchandises pondéreuses, en prenant en compte les dommages causés aux infrastructures et à l'environnement ("principe du pollueur payeur"). 8. Base juridique proposée par la Commission européenne: article 100a (marché intérieur) 9. Documentation et sources: Données environnementales 1993 de l'OCDE; Principales actions de la CEMT dans le domaine de la sécurité routière, édition 1994, conférence européenne des ministres des Transports; Note au Parlement européen sur les transports et l'environnement, T&E 94/14; Motor vehicle emissions regulations and fuel specifications, mise à jour 1994, Concawe, rapport n°4/94; Task Force Report on the Environment and Internal Market; EEB News: Atmospheric Pollution from Transport: octobre 1993; actualisatie inputdata en emissie-berekening voor de sector verkeer en vervoer, I. De Vlieger, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek. ·?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Cette proposition vise à modifier la directive 88/77/CEE concernant le rapprochement des législations relatives aux mesures à prendre contre les émissions polluantes des véhicules propulsés par moteur Diesel. Elle s'insère dans le contexte de la procédure de réception des véhicules à moteur et de leurs remorques qui a fait l'objet de la directive-cadre 70/156/CEE. En l'état actuel de la technique, la plupart des moteurs diesel d'une puissance inférieure à 85 kw ne pourront pas respecter d'ici à 1995 la valeur limite très stricte que la directive 91/542/CEE prévoit d'appliquer pour la deuxième étape aux émissions de particules. En vue d'obtenir une réduction importante des émissions de particules avec ces véhicules à partir d'octobre 1995, il est proposé : - de n'appliquer la valeur limite d'émission de particules fixée dans la directive 91/542/CEE qu'en 1999 aux moteurs diesel de faible puissance dont le volume de balayage est inférieur à 0,7 dm<sup>3</sup> et le régime nominal supérieur à 3000 min. - de permettre aux Etats membres d'encourager par des incitations fiscales la mise sur le marché de véhicules satisfaisant aux prescriptions communautaires et ce, afin d'accélérer l'application rapide des normes d'émission de particules plus basses par les moteurs diesel d'une puissance inférieure à 85 kW; - d'introduire de nouvelles dispositions concernant la conformité de la production : réception de tout type de véhicule propulsé par un moteur Diesel, établissement d'un certificat de conformité par le constructeur ou son mandataire comportant un marquage composé du numéro de réception précédé de la ou des lettres distinctives du pays ayant délivré la réception CEE, de la marque de fabrique ou de commerce du constructeur du moteur et de la description commerciale du constructeur. Seuls les véhicules et les moteurs conformes aux dispositions de présente directive pourront être mis sur le marché, vendus et utilisés dans les Etats membres. Les prescriptions de la directive devront être adaptés au progrès technique et de nouvelles prescriptions introduites pour une deuxième étape en vue de la réduction des émissions de gaz polluants.

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Les solutions présentées par la Commissions hésitent entre deux tendances contradictoires, celle d'une application intégrale de toutes les valeurs de la norme "EURO 2", avec ses conséquences négatives pour la conception des véhicules utilitaires de petite taille et celle d'un abandon provisoire de la réduction complète des valeurs des émissions de particules provenant des moteurs diesel de faible puissance. Il est difficile de juger si, compte tenu de la situation de départ existante, la Commission a opté pour la solution la meilleure. Il convient d'accueillir très favorablement la nouvelle méthode d'évaluation proposée par la Commission en vue d'établir la conformité de la production. Elle offre une sécurité technique ainsi qu'une standardisation du contrôle et de l'ingénierie dans ce domaine. Compte tenu du fait que les véhicules utilitaires concernés se déplacent principalement dans des zones urbaines et que les émissions de particules sont considérées comme particulièrement nocives pour la santé, la section déplore expressément que, pour atteindre la valeur définitive de la norme "EURO 2", une phase de transition de plus de quatre ans doit être accordée. Le Comité invite la Commission à étudier encore une fois avec l'industrie et les groupes sociaux si le régime spécial accordé aux moteurs diesel de faible puissance ne peut pas prendre fin avant le 30 septembre 2000. Compte tenu de ce que ces nouvelles dispositions devront être appliquées à compter du 1er octobre 1995 pour les nouvelles "homologations" des moteurs, et eu égard au délai nécessaire pour la procédure, la section demande que la proposition de la Commission soit mise en oeuvre sans tarder.

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Le Conseil, dans l'attente de l'avis du Parlement, a tenu un débat sur les propositions de modification des directives 70/220 et 88/77 qui visent à introduire: - d'une part, une prorogation, jusqu'au 30 septembre 1999, du régime exceptionnel accordé aux moteurs diesel de faible puissance, en prévoyant une réduction de la valeur limite d'émissions de particules à 0,25 g/kwh (au lieu de 0,61 g/kwh actuelles), ces moteurs n'étant pas encore en mesure de respecter la limite de 0,15 g/kwh prévue à partir de 1er octobre 1995 dans la directive 91/542; - d'autre part, une méthode statistique pour le contrôle de la conformité de la production. Le débat a permis d'identifier les principaux problèmes soulevés par les propositions et qui concernent les incitations fiscales, les valeurs limites et les éventuelles dérogations à accorder. Le Comité des Représentants permanents poursuivra avec diligence l'examen du dossier, à la lumière de l'avis du Parlement. limites et les éventuelles dérogations à accorder. Le Comité des Représentants permanents poursuivra avec diligence l'examen du dossier, à la lumière de l'avis du Parlement.

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

La commission de l'environnement a adopté le rapport de Mme C. JACKSON rejetant ainsi la proposition de la Commission européenne portant sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil amendant la directive 88/77/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de particules et de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules. La commission a suivi à l'unanimité le rapporteur, qui a rejeté la proposition et s'est montré peu enclin à accepter un assouplissement des limites applicables à ces types de véhicules. La commission a adopté des amendements demandant à ce que les valeurs limites applicables aux émissions de particules soient introduites dès 1997, au lieu de 1999, comme le proposait la Commission. ?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Le rapporteur a dénoncé la tendance de la Commission à retarder l'application du calendrier programmé en ce qui concerne les informations

prévues par les directives en vigueur sur les émissions polluantes provenant des moteurs diesel. Elle a aussi encouragé l'exécutif à accepter les amendements proposés pour éviter tous les retards ultérieurs liés à l'achèvement de la procédure de co-décision en question. Le commissaire Bangemann est d'accord sur les amendements de la commission de l'environnement dans le but d'accélérer la procédure. En effet, le plus tôt possible on arrive à la deuxième lecture, le mieux c'est. . ?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Le Parlement européen, en adoptant le rapport de Mme Caroline JACKSON, a approuvé la proposition. Il demande que la limite d'émissions pour les particules soit fixée à 0,15 g/kWh (au lieu de 0,25 g/kWh) et s'applique en 1997 (au lieu de 1999 comme le propose la Commission). ?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Dans sa proposition modifiée, la Commission a repris la totalité des amendements proposés par le Parlement européen en première lecture. Les amendements ont pour objectif de limiter à 2 ans, au lieu des 4 ans proposés par la Commission, la dérogation à la norme EURO-2 accordée pour les émissions de particules provenant des moteurs diesel de faible puissance. En conséquence, la norme provisoire que proposait la Commission pour les émissions de particules ne sera pas instaurée, évitant ainsi aux industries de devoir entreprendre deux procédures d'homologation différentes à bref intervalle.?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Dans sa position commune, le Conseil a opéré 3 ordres d'amendements à la proposition de la Commission : -en ce qui concerne, les valeurs limites, le Conseil a adopté une position combinant les éléments essentiels de la proposition de la Commission et l'avis du PE : .la limite intermédiaire de 0,25 g/kWh (proposée initialement par la Commission), .la réduction de 2 ans de la période pendant laquelle cette dérogation devra s'appliquer (tel que souhaité par le PE). Le Conseil a estimé que, bien que les véhicules équipés d'un moteur à faible puissance ne puissent actuellement respecter la limite de 0,15 g/kWh prévue dans la directive 91/542/CEE, la technologie actuelle permet de respecter néanmoins une limite plus sévère que celle applicable jusqu'au 30.09.1995 (0,61 g/kWh pour les nouveaux types de moteurs visés par la proposition) et a considéré important sur le plan de l'amélioration de l'environnement de suivre la proposition de la Commission d'introduire une valeur de 0,25 g/kWh. Toutefois, pour donner un signal à l'industrie, le Conseil a suivi le Parlement en réduisant la période d'application de la dérogation de 2 ans. Par conséquent, à compter du 01.10.1997 les nouveaux types de moteur devront respecter la limite de 0,15 g/kWh prescrite dans la directive 91/542/CEE. Pour des raisons de cohérence et de présentation juridique, le Conseil a également déplacé le point 2 de l'annexe tel que proposé par la Commission ; -le Conseil a supprimé les dispositions relatives aux incitations fiscales estimant que celles-ci seraient pratiquement démunies d'effet étant donné la brièveté de la période pendant laquelle elles seraient d'application ; -il a enfin introduit des corrections dans les tableaux concernant le contrôle de la conformité de la production (annexe I, appendice 1, tableau I.1.5 et appendice 2, tableau I.2.5)?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Dans son avis sur la position commune du Conseil, la Commission approuve le texte adopté par les délégations parce qu'il préserve les aspects principaux de la proposition modifiée et correspond à l'objectif général de la directive, même si elle estime que l'introduction de la valeur limite de 0,25 g/kWh pendant une période transitoire courte induira des contraintes administratives trop lourdes pour un impact réel sur l'environnement peu significatif.?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

La recommandation pour la deuxième lecture a été approuvée sous forme de lettre, conformément à l'art.66.7 du règlement.

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

Le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil sans amendement.?

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel

(modif. directive 88/77/CEE)

---

Le Conseil, dans le cadre de la procédure de codécision - le Parlement ayant approuvé la position commune du Conseil -, a arrêté la directive avec le vote contraire de la délégation suédoise.

## Pollution de l'air: mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants de moteurs diesel (modif. directive 88/77/CEE)

---

OBJECTIF : accorder aux moteurs diesel de faible puissance destinés à équiper des véhicules utilitaires une dérogation à la valeur limite de 0,15g/kWh de particules polluantes applicable à partir du 01/09/1995 en vertu de la directive 91/542/CEE et, d'autre part, introduire une nouvelle méthode statistique pour le contrôle de conformité de la production. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/1/CE du Parlement européen et du Conseil, modifiant la directive 88/77/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules. CONTENU : la directive fixe une valeur limite de 0,25g/kWh jusqu'au 30/09/1997, date à laquelle la valeur limite de 0,15g/kWh sera d'application. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 08/03/96. ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES : 01/07/1996. ?