

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

1995/0209(COD) - 20/01/1997 - Position du Conseil

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 la réception nécessaires. L'octroi d'un report de deux ans de la date de conformité obligatoire liée à la mise sur le marché des moteurs 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).