

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

1994/0312(COD) - 14/12/1994

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 NO_x Pm CO HC NO_x 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 NO_x (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, Concauwe, 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-berekeningen voor de sector verkeer en vervoer, I. De Vlieger, Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek. ·