Pollution de l'air: émissions des véhicules à moteur, Programme auto-oil (modif. directive 70 /220/CEE)

1996/0164A(COD) - 15/09/1998 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

En adoptant les rapports de M. Bernd LANGE (PSE, D) et de Mme Heidi HAUTALA (V, FIN), le Parlement européen a entériné: - le projet commun contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (454 voix contre 3 et 7 abstentions); - le projet commun contre la pollution de l'air par les émissions de véhicules à moteur en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (465 voix contre 11 et 3 abstentions). - le projet commun sur la qualité de l'essence et du carburant diesel (474 voix contre 10 et 3 abstentions). Par cet accord, le Parlement atteint son principal objectif: rendre obligatoires pour l'an 2000 les normes de qualité pour le gazole et pour 2005 les valeurs-limites pour les émissions polluantes (le Conseil aurait souhaité des dispositions n'entrant en vigueur à titre indicatif qu'en 2005). En contrepartie, le Parlement a accepté les chiffres moins stricts proposés par le Conseil pour les paramètres eux-mêmes (ces derniers constituent toutefois un progrès par rapport aux valeurs initiales proposées par la Commission). Le Parlement a rejeté l'approche initiale "de rentabilité" de la Commission, qu'il jugeait limitée et inappropriée. Au terme de l'accord avec le Conseil, le principe suivant a été retenu : la prise en compte, lors de l'estimation des coûts des mesures visant à améliorer la qualité de l'air, des bénéfices que l'on peut en tirer dans les domaines de la santé (diminution des maladies respiratoires et cardio-vasculaires, etc...) et de l'environnement. Les trois directives, comme le voulait le Parlement européen, seront dotées d'un comité de réglementations qui limite les pouvoirs du Conseil au profit de la Commission. De plus, les pouvoirs du comité ont été restreints de manière à ce que les valeurs-limites entérinées ne puissent plus être modifiées autrement qu'en codécision. A) Qualité des carburants: L'accord entre le Parlement européen et le Conseil permettra d'améliorer la qualité de l'air grâce à l'addition d'oxygène dans le carburant diesel et à une baisse significative de leur teneur en soufre, benzène, oléfines et substances aromatiques. Conséquence de la pression exercée par le Parlement: les carburants qui répondront aux normes fixées pour l'an 2005 seront progressivement commercialisés à partir de l'an 2000. De plus, peut-on lire dans l'accord, une fiscalisation différenciée peut promouvoir l'introduction de carburants plus élaborés. Dès que des véhicules utilisant les nouveaux carburants feront leur apparition dans un ou deux Etats membres, ce qui ne saurait tarder, on peut compter sur les pressions venant du marché pour voir ces carburants se généraliser et être proposés aux automobilistes voyageant dans d'autres Etats membres. Aux termes de la directive, l'essence plombée ne devrait plus être commercialisée après le 1er janvier 2000, sauf lorsque les conditions climatiques le justifient ou que de graves problèmes socio-économiques pourraient en résulter. Dans ce cas, la date-limite pourrait être repoussée jusqu'au 1er janvier 2005. De même, sous réserve de dérogations valables jusqu'au 1er janvier 2003, l'essence sans plomb et le carburant diesel commercialisés après le 1er janvier 2000 devront satisfaire à des exigences environnementales plus sévères. Et des normes plusstrictes entreront en vigueur le 1er janvier 2005 (sous réserve, cependant, de dérogations pouvant s'appliquer jusqu'au 1er janvier 2007). Dans l'impossibilité de satisfaire aux normes requises, les Etats membres pourront bénéficier de ces dérogations, mais ils devront en faire la demande auprès de la Commission. Cette dernière ne peut octroyer de telles dérogations que quand des conditions strictes sont remplies et seulement pour des durées limitées. Par ailleurs, en cas de grave pollution atmosphérique récurrente dans une région donnée, les Etats membres sont habilités à imposer des paramètres environnementaux plus stricts que ceux prévus par la directive. B) Valeurs-limites des émissions: Dans le cas des véhicules destinés au transport de personnes, le Parlement avait mis l'accent sur la nécessité d'installer des systèmes de diagnostic embarqués (OBD : on board diagnostic). De tels instruments permettent de contrôler le fonctionnement dans la durée des équipements anti-pollution. Il voulait aussi que les données soient communiquées sans restrictions aux ateliers de réparation et fabricants de pièces détachées qui en feraient la demande. Toutefois, à la demande du Conseil, l'essai de durabilité prévu (type V) sera maintenu. Les équipements anti-pollution doivent conserver leur efficacité pendant au

moins 80.000 km ou cinq ans à partir de l'an 2000, mais, à la demande du Parlement, le paramètre "kilométrage" sera porté à 100.000 km à partir de 2005 (et bien que le Parlement européen eût préféré le porter à 120.000 km). La réception par type de véhicule et le certificat de conformité seront refusés à tous véhicules non conformes à la directive. Egalement couverts par le champ de la directive, les moteurs à essence ou diesel en service (par opposition aux moteurs neufs). L'accord reprend également l'amendement du Parlement portant sur l'instauration d'une procédure d'essai après démarrage à froid par basse température ambiante. Un accord volontaire devrait être conclu avec l'industrie automobile sur la réduction des émissions de CO2. En cas d'échec des négociations, le Parlement a insisté pour que la Commission envisage l'instauration d'une législation contraignante. Le Conseil partage l'avis du Parlement qui a pour objectif de faire descendre la consommation moyenne de carburant des véhicules à passagers jusqu'à 120g de CO2 au km. C) Autres dispositifs du compromis : - des incitants fiscaux peuvent être utilisés pour encourager la commercialisation plus rapide de véhicules dotés d'équipements anti-pollution poussés; - encouragement au remplacement plus rapide des véhicules à moteur ancien; - possibilité pour les Etats membres de prendre des mesures encourageant l'équipement des véhicules à moteur ancien de dispositifs anti-pollution; - la Commission doit étudier également le rôle des additifs chimiques pour carburants dans la réduction des émissions; - un effort supplémentaire devra être fait, comme le souhaitait le Parlement, en vue de commercialiser des véhicules plus respectueux de l'environnement; - approbation d'une directive relative à la lutte contre les émissions des véhicules utilitaires légers. Ce texte couvre les véhicules utilisés pour les livraisons (VUL) dans les villes où l'amélioration de la qualité de l'air revêt un caractère d'extrême urgence. De nombreuses dispositions de la directive "transport de personnes" peuvent également s'appliquer aux VUL. Toutefois, les moteurs de ces derniers étant d'une conception différente, de nombreux paramètres doivent donc être adaptés. D) Suivi: pour l'avenir, l'accord envisage un travail de suivi sur ces normes mais sous une forme modifiée. Les actuelles directives seront examinées à la lumière d'une proposition que la Commission devrait présenter pour fin 1999. Elles seront réexaminées périodiquement. Toutefois, et compte tenu du fait que les normes prévues pour 2005 deviennent obligatoires, le champ couvert par cette proposition, comme le voulait le Parlement européen, a été restreint de manière drastique. Ce travail de suivi devra porter sur les progrès techniques, la situation en matière d'approvisionnement pétrolier et se concentrer, entre autres, sur la période postérieure à 2005. C'est ainsi, que rien ne pourrait être proposé par la Commission qui pourrait altérer les paramètres obligatoires pour 2005. Ceux-ci ne peuvent être qu'"adaptés" (le Parlement entendant par là "améliorés"). La Commission peut également proposer des paramètres spécifiques pour les carburants utilisés par les flottes d'autobus, de taxis et de véhicules utilitaires (qui ne contribuent pas peu à la pollution urbaine) ainsi que des paramètres valables pour le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et les biocarburants.