Informations de base

1996/0164A(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Pollution de l'air: émissions des véhicules à moteur, Programme auto-oil (modif. directive 70/220/CEE) **Subject** 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	LANGE Bernd (PSE)	07/05/1996
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	LANGE Bernd (PSE)	07/05/1996

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets		
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	HAUTALA Heidi (V)	29/08/1996
ENER Recherche, développement technologique et énergie	FERBER Markus (PPE)	02/10/1996
TRAN Transports et tourisme	TAMINO Gianni (V)	01/10/1996

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2094	1998-05-18
Environnement	2017	1997-06-19
Environnement	1956	1996-10-15
Affaires sociales	2030	1997-10-07

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
18/06/1996	Publication de la proposition législative	COM(1996)0248	Résumé
20/09/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
15/10/1996	Débat au Conseil		
26/02/1997	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1997)0077	Résumé
19/03/1997	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
19/03/1997	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0116/1997	
09/04/1997	Débat en plénière		Résumé
05/06/1997	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1997)0255	Résumé
07/10/1997	Publication de la position du Conseil	09887/1/1997	Résumé
23/10/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/02/1998	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
04/02/1998	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0044/1998	
17/02/1998	Débat en plénière		Résumé
18/05/1998	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
29/06/1998	Réunion formelle du Comité de conciliation		
29/06/1998	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
11/08/1998	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3619/1998	
10/09/1998	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A4-0314/1998	
15/09/1998	Débat en plénière		
17/09/1998	Décision du Conseil, 3ème lecture		
13/10/1998	Signature de l'acte final		
13/10/1998	Fin de la procédure au Parlement		
28/12/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1996/0164A(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 100A
État de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0116/1997 JO C 132 28.04.1997, p. 0007	19/03/1997	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0164/1997 JO C 132 28.04.1997, p. 0125-0170	10/04/1997	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0044/1998 JO C 080 16.03.1998, p. 0005	04/02/1998	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0075/1998 JO C 080 16.03.1998, p. 0082-0101	18/02/1998	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A4-0314/1998 JO C 313 12.10.1998, p. 0010	10/09/1998	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T4-0463/1998 JO C 313 12.10.1998, p. 0023-0030	15/09/1998	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	09887/1/1997 JO C 351 19.11.1997, p. 0013	07/10/1997	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1996)0248	18/06/1996	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1997)0077 JO C 106 04.04.1997, p. 0011	26/02/1997	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1997)0255 JO C 257 22.08.1997, p. 0006	05/06/1997	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1997)1897	16/10/1997	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(1998)0211	02/04/1998	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(1998)0397	24/06/1998	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0473/1997 JO C 206 07.07.1997, p. 0113	24/04/1997	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3619/1998	11/08/1998	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 1998/0069 JO L 350 28.12.1998, p. 0001	Résumé

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

1996/0164A(COD) - 10/04/1997 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D), le Parlement européen se prononce pour une approche en deux phases qui impose des limites d'émissions obligatoires (et non pas seulement indicatives) à partir de 2000 et 2005. Il préconise des incitations fiscales pour encourager le respect sans délai de limites plus strictes pour les émissions polluantes, le remplacement des véhicules anciens ou leur équipement de rattrapage, le renforcement des procédures de contrôle des émissions et la promotion des carburants de substitution. S'agissant notamment des transports publics et collectifs de passagers ainsi que de la distribution de marchandises en zone urbaine, il souhaite que 10% des véhicules utilisent des sources d'énergie renouvelables comme carburant. Le Parlement invite la Commission à soumettre, pour le 31/12/1998au plus tard, une proposition de modification réglementant la réduction des émissions de CO2 en rendant obligatoire: - à compter du 01/01/2005, la voiture à moyenne de 5 litres aux 100 km pour les voitures neuves à essence et la voiture à moyenne de 4,5 litres aux 100 km pour les voitures neuves à moteur diesel; - à compter du 01/01/2010, la voiture moyenne de 3 litres aux 100 km pour l'ensemble des véhicules neufs (essence et diesel). La Commission est également invitée à soumettre, au plus tard le 01/01/1998, un rapport sur le développement des systèmes de diagnostic embarqués, sur la base duquel elle soumettra une proposition complétant la présente directive.

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.

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

1996/0164A(COD) - 02/04/1998 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 67 amendements proposés par le Parlement européen, la Commission en retient 4 en totalité et 6 en partie. Il s'agit notamment des amendements concernant: - des mesures favorisant l'utilisation de technologies alternatives, le renouvellement accéléré du parc automobile et le rééquipement des véhicules anciens; - l'étude APHEA des effets de la pollution sur la santé; - les exigences en matière de systèmes OBD; - l'extension de l'essai du type II aux voitures à moteur à essence d'une masse inférieure à 3,5 tonnes; - les exigences en matière de contrôle de conformité des véhicules en service; - la mesure des émissions par évaporation. En revanche, la Commission n'a pas retenu les amendements portant sur les aspects suivants: - le remplacement des "valeurs limites indicatives" proposées par la Commission pour l'an 2005 par des valeurs plus strictes et dont le respect serait obligatoire; - un resserrement des valeurs limites applicables à partir de l'an 2000 aux émissions à l'échappement, un resserrement des seuils OBD, un relèvement des exigences de durabilité de 80.000 km à 160.000 km, l'application anticipée (en 2000 au lieu de 2002), des exigences en matière d'émissions à basse température et l'application anticipée (en 2000 au lieu de 2005), des exigences en matière de systèmes OBD pour les véhicules à moteur Diesel; - une modification de la méthode d'introduction du contrôle de conformité de la production de véhicules en service et d'introduction des exigences en matière de systèmes OBD; - une extension des essais à basse température aux véhicules utilitaires légers; - une libéralisation du cadre pour les incitations fiscales fondées sur les émissions accordées par les Etats membres pour promouvoir l'introduction anticipée de véhicules moins polluants.

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

1996/0164A(COD) - 18/06/1996 - Document de base législatif

OBJECTIF : conformément aux résultats du programme Auto-oil, la proposition de directive vise à rendre plus strictes les normes d'émissions applicables aux voitures particulières et à les améliorer par l'ajout de nouvelles exigences. CONTENU : la proposition de directive du Parlement

européen et du Conseil prévoit une réduction des valeurs limites d'émission à l'échappement en deux étapes : 1). une réduction de 20 à 40% des différents polluants (CO, HC, NOx, particules pour le diesel) applicable, dès l'an 2000 , aux nouveaux types de véhicules et à partir de 2001 pour tous les véhicules neufs; 2). des valeurs limites indicatives applicables à partir du 01/01/2005. La Commission présentera, avant le 31/12/1999, un rapport au Conseil et au Parlement sur la faisabilité industrielle de l'application de ces limites, à la lumière des derniers progrès technologiques. La proposition prévoit en outre : - la révision de la procédure d'essai actuelle pour les émissions par évaporation, afin de représenter plus fidèlement les conditions réelles et de tirer parti de l'état actuel des techniques de laboratoire; - l'obligation, pour les voitures particulières à essence, d'être équipées d'un système de diagnostic embarqué (OBD) afin que les émissions demeurent dans les limites légales pendant la durée de vie du véhicule; - de nouvelles mesures pour améliorer la vérification de la conformité des véhicules à moteur aux exigences de durabilité (dans le cadre de la procédure de réception CE).

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

1996/0164A(COD) - 26/02/1997 - Proposition législative modifiée

Les principales modifications apportées par la Commission à sa proposition initiale portent sur les points suivants: 1) l'objectif de la proposition: il est proposé de compléter la proposition initiale en y adjoignant des mesures relatives aux véhicules utilitaires légers (catégorie internationale N1). Etant donné que les valeurs limites applicables aux véhicules utilitaires légers ont été arrêtées définitivement par la directive 96/69/CE, il convient d'assurer un parallélisme entre les normes d'émissions des voitures et celles des véhicules utilitaires légers après l'an 2000; 2) la base juridique: les mesures proposées modifient la précédente proposition de la Commission, qui était fondée sur l'art. 100 A du Traité CE. Par conséquent, ces mesures sont présentées conformément à l'art. 189 A (2) du Traité CE; 3) les valeurs limites applicables aux véhicules utilitaires légers en 2000/2001: au vu des résultats du programme auto-oil, la Commission propose de rendre plus contraignantes les normes d'émissions applicables aux véhicules utilitaires légers et de les améliorer en y ajoutant de nouvelles exigences. Il est proposé que ces mesures s'appliquent: - à partir de l'an 2000 aux nouveaux types de véhicules de la classe I, - à partir de l'an 2001 aux nouveaux types de véhicules des classes I et II, - à partir de l'an 2001 à tous les véhicules neufs de la classe I, - à partir de l'an 2002 à tous les véhicules neufs des classes I et II. Il est également envisagé l'application, à partir de l'an 2005, d'un second train de mesures réglementaires aux nouveaux types de véhicules. Ces mesures devront être confirmées par le Conseil et le Parlement à la suite d'une nouvelle proposition de la Commission à présenter en 1998. Les nouvelles valeurs limites proposées à appliquer à partir de 2000/2001, représentent, par rapport aux normes d'émission "Etape 1997", des réductions de: - 40% des oxydes d'azote, 40% des hydrocarbures et 30% du monoxyde de carbone pour les véhicules utilitaires légers à moteur à essence; - 20% des oxydes d'azote, 65% des hydrocarbures, 40% du monoxyde de carbone et 35% des particules pour les véhicules utilitaires légers à moteur diesel. 4) les systèmes de diagnostic embarqués (OBD) pour véhicules utilitaires légers: la Commission propose que les exigences en matière de systèmes OBD s'appliquent également aux véhicules utilitaires légers. Les exigences applicables aux véhicules utilitaires légers à moteur diesel seraient, quant à elles, facultatives dans un premier temps; 5) seconde étape 2005 pour les véhicules utilitaires légers et incitations fiscales: la proposition fixe également des valeurs limites indicatives à appliquer lors d'une seconde étape de réduction des émissions pour ces véhicules en l'an 2005. Les Etats membres peuvent prendre ces valeurs indicatives comme base pour accorder des incitations fiscales afin d'encourager la commercialisation précoce des véhicules non polluants 6) enfin, la Commission propose de modifier l'article 5 de la directive 70/220/CEE concernant l'adaptation au progrès technique des annexes à ladite directive, et de supprimer la possibilité d'étendre la réception des véhicules M1 ou N1 à des véhicules M2 ou N2 dont la masse de référence ne dépasse pas 2840 kg. d'encourager la commercialisation précoce des véhicules non polluants. 6) enfin, la Commission propose de modifier l'article 5 de la directive 70/220/CEE concernant l'adaptation au progrès technique des annexes à ladite directive, et de supprimer la possibilité d'étendre la réception des véhicules M1 ou N1 à des véhicules M2 ou N2 dont la masse de référence ne dépasse pas 2840 kg.

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

1996/0164A(COD) - 24/04/1997 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité invite la Commission à prévoir, tant dans les programmes cadres de recherche que dans une fiscalité sélective orientée vers une utilisation durable des véhicules privés, des éléments visant à soutenir l'industrie automobile, incluant des incitations en faveur des "voitures propres" et favorisant la mise en oeuvre du programme auto-oil. Le Comité juge inutile de réviser comme le propose la Commission, avant le 31 décembre 1998, les qualités des carburants et les limites d'émission des véhicules. Cette position se base essentiellement sur la nécessité d'attendre l'effet combiné des différentes mesures prises en matière de qualité de l'air dans les zones urbaines européennes, avant de juger s'il est nécessaire ou non d'adopter des mesures complémentaires, qui devraient être dans tous les cas dûment justifiées en termes de coût/efficacité. Le Comité se félicite qu'en ce qui concerne l'échéance 2005, le programme auto-oil II soit d'ores et déjà en cours d'élaboration. Le Comité partage les réflexions de la Commission sur la nécessité de disposer d'objectifs de référence susceptibles d'être testés à l'aide d'une base scientifique et économique solide. C'est pourquoi il invite la Commission et l'industrie à accélérer les travaux relatifs au programme auto-oil afin de pouvoir définir des objectifs de référence appropriés avant l'an 1999. Le Comité considère que les incitations fiscales en matière d'environnement ne sont acceptables que si elles servent à accélérer l'application de normes plus strictes adoptées au niveau communautaire, si elles sont calculées en tant que part du coût additionnel pour appliquer ces normes et enfin si elles ne causent pas de distorsion de concurrence.

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

1996/0164A(COD) - 05/06/1997 - Proposition législative modifiée

OBJECTIF: La proposition modifiée de la Commission européenne retient, en totalité ou en partie, 22 amendements sur les 88 adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les amendements retenus couvrent notamment les aspects suivants: - les incitations fiscales, sous réserve de modifications mineures élaborées par la Commission; - les exigences en matière de système de diagnostic embarqué (OBD); - la procédure d'essai d'émissions par évaporation; - l'ajout d'un considérant rappelant que les Etats membres sont tenus de prendre des mesures encourageant un renouvellement plus rapide du parc automobile par des véhicules moins polluants. En revanche, la Commission n'a pu retenir les amendements qui portaient notamment sur les aspects suivants: - un resserrement des valeurs limites applicables à partir de l'an 2000 et une modification du carburant de référence utilisé pour les essais de réception; - le remplacement des valeurs limites indicatives proposées par la Commission pour l'an 2005 par des valeurs plus strictes encore, et dont le respect serait obligatoire (à noter que la Commission s'est engagée à entreprendre un programme auto-oil 2, dont l'un des objectifs est de confirmer ou de modifier les valeurs limites prévues pour l'an 2005 au stade le plus précoce possible); - une nouvelle procédure d'essai visant à réduire les émissions dans des conditions de températures basses; - une approche différente pour le contrôle de conformité des véhicules en service; - l'obligation d'équiper les véhicules à moteur diesel d'un système de diagnostic embarqué (OBD) à partir de l'an 2000; - le relèvement des exigences de durabilité de 80 000 km à 160 000 km; - la modification de la mission poursuivie par le programme auto-oil 2.

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

1996/0164A(COD) - 07/10/1997 - Position du Conseil

La position commune suit très largement la proposition de la Commission européenne tout en reprenant les amendements les plus importants du Parlement européen. Les principaux éléments de la position commune sont les suivants: - modification du titre de la directive: celle-ci ne porte plus que sur la modification de la directive 70/220/CEE, le Conseil ayant renoncé à établir des dispositions de portée générale en matière de conformité des véhicules en service; - resserrement des normes d'émission: le Conseil a suivi l'approche de la Commission mais a reporté du 31/12/1998 au 30/06 /1999 la date limite pour la présentation par la Commission des propositions visant à un resserrement des normes d'émission; - essais de mesure des gaz à l'échappement et des évaporations: la position commune confirme les changements aux procédures d'essai, les valeurs limites et les échéances proposées par la Commission, tant pour l'étape 2000 obligatoire que pour l'étape 2005 indicative; - incitations fiscales: le Conseil a modifié le système proposé en prévoyant que les incitations pour la deuxième étape ne seront permises qu'à partir du 01/01/2000 de façon à réduire le nombre de standards susceptibles d'être appliqués simultanément sur le territoire européen; - contrôle des émissions des véhicules en service: la principale différence par rapport aux prescriptions proposées initialement est le renforcement de l'obligation faite au constructeur d'effectuer un audit des véhicules en service sur le territoire de l'Union; - système de diagnostic embarqué (OBD): le Conseil a simplifié l'annexe XI en remplaçant certaines prescriptions à caractère normatif, comme la liste des codes de défaillance et règles d'accès et interopérabilité par une référence aux normes ISO correspondantes. Il a estimé que les dispositifs OBD devraient être obligatoires pour les véhicules diesel à partir du 01/01/2005. Il a ajouté un nouveau point visant à assurer l'accès aux informations techniques aux opérateurs hors réseau du constructeur. Enfin, il a rappelé la nécessité de définir dès que possible une procédure d'homologation appropriée pour les pièces du dispositif de contrôle des émissions destinées au marché de la rechange et qui ont un effet sur le fonctionnement de l'OBD; - nouvel essai par conditions froides: la position commune introduit un nouvel essai par conditions froides (-7°C), similaire pour les aspects principaux à celui proposé par le Parlement européen. Un délai supplémentaire de deux ans a été octroyé, par rapport à l'entrée en vigueur des normes générales, pour permettre aux centres d'essais officiels et aux constructeurs d'acquérir le matériel permettant cet essai. Enfin, les principes et modalités d'exécution du programme Auto/Oil proposés par la Commission ont été confirmés. La date de présentation d'une prochaine proposition à l'issue du programme a été reculée de six mois, au 30/06/1999.

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

1996/0164A(COD) - 16/10/1997 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission accepte la position commune. Elle se félicite que le Conseil ait pris sa décision à l'unanimité, avec un souci de prendre en compte les amendements les plus importants du Parlement, tout en préservant la cohérence de la proposition initiale. Elle invite les deux institutions: - à conclure rapidement la procédure législative de façon à procurer un délai de préparation convenable aux opérateurs qui auront à appliquer les mesures; - à statuer rapidement sur les mesures proposées pour les véhicules utilitaires légers, notamment en alignant les mesurespour ces véhicules sur les décisions prises pour les voitures particulières.

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

1996/0164A(COD) - 18/02/1998 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Bernd LANGE (PSE, D), le Parlement européen a réintroduit la plupart des amendements adoptés en première lecture, qui n'ont pas été repris par le Conseil dans sa position commune. Le Parlement réclame des mesures pour combler le vide laissé par l'absence de dispositions législatives communautaires relatives aux émissions de CO2 dues aux véhicules à moteur. Ainsi, les propositions visant à une nouvelle réduction des émissions au-delà de 2005 devraient tenir compte d'éléments tels que: les liens entre les émissions et les atteintes à la qualité de l'environnement; l'amélioration de la procédure de contrôle des émissions de particules; les émissions des moteurs à essence à injection directe, y compris les particules; le potentiel de réduction des émissions des véhicules à moteur par la mise en oeuvre de nouvelles techniques de propulsion et de nouveaux carburants; la détermination des émissions de polluants et CO2 des véhicules dotés de nouveaux types de propulsion et utilisant de nouveaux carburants. Des avantages fiscaux devraient être prévus pour encourager la mise en circulation

de véhicules munis des équipements antipollution les plus avancés. D'autres amendements plaident pour un remplacement plus rapide des véhicules anciens et pour l'installation a posteriori d'équipements de contrôle des émissions. La Commission est également invitée à soumettre, au plus tard le 30 /06/1998, un rapport sur le développement des systèmes de diagnostic embarqué, dans lequel elle aborde l'extension de la procédure de diagnostic embarqué. Le Parlement estime enfin que des efforts supplémentaires devraient être entrepris pour commercialiser des véhicules fonctionnant à l'hydrogène et/ou à l'énergie solaire ou au méthane. S'agissant des transports publics et collectifs de passagers ainsi que de la distribution de marchandises en zone urbaine, il juge souhaitable que 10% des véhicules utilisent des sources d'énergie renouvelables comme carburant.

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

1996/0164A(COD) - 13/10/1998

OBJECTIF: sur la base des résultats du programme Auto-oil, la directive vise à rendre plus strictes les normes d'émissions applicables aux voitures particulières. MESURE DE LA COMMUNAUTE: directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE. CONTENU: la directive vise à rendre obligatoires pour l'an 2000 et pour 2005 des valeurs-limites plus strictes pour les émissions polluantes des voitures particulières. Elle comporte en outre des améliorations dans les méthodes de mesure des émissions à l'échappement et des évaporations et établit de nouvelles normes destinées à assurer la durabilité des systèmes antipollution, notamment par l'introduction: - du système de diagnostic embarqué (OBD) qui, d'une part détecte les défaillances de l'équipement antipollution et les signale au conducteur et, d'autre part, enregistre ces défaillances afin de permettre aux stations de contrôle technique de vérifier le bon fonctionnement du système antipollution et diagnostiquer les réparations éventuelles à effectuer; - des dispositions relatives à la conformité des véhicules en service, dispositions ayant pour objectif d'assurer que le véhicule respecte les mesures antipollution prévues dans la directive pendant une durée de vie de 80.000 km ou 5 ans (le paramètre "kilométrage" sera porté à 100.000 km à partir de 2005). La directive prévoit également l'instauration d'une procédure d'essai après démarrage à froid par basse température ambiante. Autres éléments contenus dans la directive: - 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; - effort supplémentaire en vue de commercialiser des véhicules plus respectueux de l'environnement. La directive envisage un travail de suivi sur ces normes. Après le 31/12/1999, la Commission présentera d'autres propositions d'actes législatifs à mettre en vigueur après 2005, portant notamment sur les éléments suivants: - modification des exigences en matière de durabilité; - normes de qualité du carburant; - contribution à la réalisation des objectifs à long terme de la Communauté en matière de qualité de l'air; - potentiel et faisabilité des mesures locales pour réduire les émissions des véhicules; - situation particulière des flottes captives; - exigences pour le fonctionnement d'un système de mesure embarqué. La directive est dotée d'un comité de réglementation qui limite les pouvoirs du Conseil au profit de la Commission. Les valeurs-limites ne pourront être modifiées autrement qu'en codécision. ENTREE EN VIGUEUR: 28/12/1998. ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 28/09/1999.