Informations de base

2000/0136(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues Modification Directive 97/24/EC 1993/0470(COD) Abrogation 2010/0271(COD) **Subject** 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	LANGE Bernd (PSE)	29/01/2002

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	LANGE Bernd (PSE)	12/07/2000
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	LANGE Bernd (PSE)	12/07/2000

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
RETT Politique régionale, transports et tourisme	VAN DAM Rijk (EDD)	12/09/2000

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Justice et affaires intérieures(JAI)	2366	2001-07-13
Agriculture et pêche	2410	2002-02-18

	Environnement	2321	2000-12-18
	Environnement	2334	2001-03-08
	Pêche	2435	2002-06-11

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
22/06/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0314	Résumé
07/07/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
18/12/2000	Débat au Conseil		
23/01/2001	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
23/01/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0015/2001	
13/02/2001	Débat en plénière		
14/02/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0080/2001	Résumé
23/05/2001	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2001)0145	Résumé
13/07/2001	Publication de la position du Conseil	07598/1/2001	Résumé
05/09/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
20/11/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
20/11/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0406/2001	
11/12/2001	Débat en plénière		
12/12/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0683/2001	Résumé
18/02/2002	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
19/03/2002	Réunion formelle du Comité de conciliation		
19/03/2002	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
19/03/2002	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0163/2002	
30/04/2002	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3615/2002	
29/05/2002	Débat en plénière		
30/05/2002	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0260/2002	Résumé
11/06/2002	Décision du Conseil, 3ème lecture		
12/07/2002	Signature de l'acte final		
19/07/2002	Fin de la procédure au Parlement		
20/09/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2000/0136(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 97/24/EC 1993/0470(COD) Abrogation 2010/0271(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/15838

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0015/2001	23/01/2001	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0080/2001 JO C 276 01.10.2001, p. 0053-0135	14/02/2001	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0406/2001	20/11/2001	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0683/2001 JO C 177 25.07.2002, p. 0085-0181 E	12/12/2001	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0163/2002	19/03/2002	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0260/2002 JO C 187 07.08.2003, p. 0021-0102 E	30/05/2002	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	07598/1/2001 JO C 301 26.10.2001, p. 0043	13/07/2001	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2000)0314 JO C 337 28.11.2000, p. 0140 E	22/06/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2001)0145 	23/05/2001	Résumé

	JO C 240 28.08.2001, p. 0146 E		
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)1331	10/08/2001	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2002)0058	04/02/2002	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0040/2001 JO C 123 25.04.2001, p. 0022	25/01/2001	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3615/2002	30/04/2002	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2002/0051
JO L 252 20.09.2002, p. 0020-0030 Résumé

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 30/05/2002 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 13/07/2001 - Position du Conseil

La position commune du Conseil comporte les éléments suivants: - Limites d'émission à l'horizon 2003 : la position commune approuve pratiquement toutes les valeurs limites proposées par la Commission pour 2003, à l'exception d'une limite légèrement plus stricte concernant les émissions d'hydrocarbures des motocycles de plus de 150 cc (1 g/km au lieu de 1,2 g/km). Elle reporte également la date prévue pour l'application obligatoire du 1er janvier 2004 au 1er juillet 2004. Les constructeurs auront ainsi plus de temps pour adapter l'ensemble des types de véhicules qu'ils produisent aux nouvelles exigences, comme le préconise également le Parlement européen. Conformément aux amendements proposés par le Parlement, la position commune prévoit un calendrier distinct pour l'application des dispositions en ce qui concerne les motocycles dits "trials". Elle inclut également les motocycles de type "enduro" dans ce calendrier. Les dates mentionnées sont le 1er janvier 2004 pour les nouveaux types de véhicules et le 1er juillet 2005 pour tous les types de véhicules. - Incitations fiscales : le Conseil accepte la proposition de la Commission de prévoir des valeurs à caractère facultatif afin de laisser la possibilité aux États membres de mettre en place des incitations fiscales pour promouvoir l'introduction de technologies environnementales plus avancées. Le Conseil a aligné les valeurs facultatives ainsi que la procédure d'essai qui y correspond aux limites EURO 3 actuellement applicables aux voitures particulières. - Travaux futurs : dans sa proposition, la Commission a annoncé qu'elle étudierait la faisabilité technique et économique de nouvelles réductions des émissions, qui devraient être applicables à compter de 2006. Le Conseil suit cette approche et

va plus loin en chargeant explicitement la Commission de présenter une proposition en la matière avant la fin de l'année 2002. Le Conseil a ajouté différents éléments qui doivent être considérés comme des priorités pour les travaux futurs. D'ici à la fin de 2002, la Commission devra présenter des propositions sur de nouvelles réductions des émissions pour les cyclomoteurs, sur la mesure des particules et les limites d'émission s'y rapportant, sur la mesure des émissions de CO2 et sur les exigences de durabilité. D'autres points concernent la conformité des véhicules en circulation, l'inspection et l'entretien, les systèmes de diagnostic embarqués et le contrôle des émissions par évaporation. Dans une large mesure, le Conseil rejoint la position du Parlement européen, la plupart de ces éléments faisant également l'objet d'amendements du Parlement. - Dispositifs de déconnexion et stratégies irrationnelles de contrôle des émissions : conformément aux amendements proposés par le Parlement, le Conseil prévoit l'interdiction de l'utilisation de dispositifs de déconnexion et de stratégies irrationnelles de contrôle des émissions; il introduit également des dispositions concernant les informations que doivent fournir les constructeurs pour permettre aux services techniques de vérifier les dispositifs de contrôle des émissions.

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 14/02/2001 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Bernd LANGE (PSE, D), le Parlement européen a approuvé la proposition moyennant un certain nombre d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent).

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 12/12/2001 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recmmandation pour la deuxième lecture de M. Bernd LANGE (PSE, D), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve d'amendements qui rendent la législation plus sévère. Il souhaite en particulier rendre les limites des émissions qui s'appliqueront à partir de 2006 obligatoires et non pas volontaires. Pour assurer le respect des valeurs limites d'émission, un contrôle de conformité des véhicules à moteur à deux ou trois roues en circulation (contrôle routier) devrait être instauré le 1er janvier 2006. Des exigences particulières pour le bon fonctionnement des équipements antipollution pendant la durée de vie normale des véhicules devraient être instaurées le 1er janvier 2004 pour une période maximale de cinq ans ou pour un kilométrage de 30 000 km. Le Parlement juge indispensable d'enregistrer les émissions de CO2 et/ou la consommation des véhicules à deux et trois roues, et d'intégrer ces éléments dans la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO2 dues à la circulation routière. En outre, le Parlement réintroduit d'autres dispositions visant à établir des conditions de tests réalistes par le biais des tests d'allumage à froid, à prévoir des incitations financières ou fiscales pour la transformation des vieux véhicules et aussi à aider les propriétaires de vieux véhicules à les rééquiper et ce, afin d'être en phase avec les nouvelles mesures.

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 23/05/2001 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission rejette tous les amendements du Parlement européen qui introduisent une étape Euro 3 obligatoire, applicable en 2006. Cependant, étant donné l'importance que revêt cette question pour le Parlement, la Commission prendra les mesures nécessaires pour instaurer une étape Euro 3 reposant sur le cycle d'essai harmonisé au niveau mondial nouvellement développé lors des discussions qui auront lieu au Conseil ou lors de la deuxième lecture du Parlement. La Commission accepte, en principe, les amendements relatifs à la durabilité, aux dispositifs de déconnexion, au contrôle de conformité des véhicules en circulation et aux systèmes de diagnostic embarqués (OBD). Tout en acceptant d'étudier certaines des mesures préconisées par le Parlement, la Commission rejette les amendements qui préjugent d'une décision définitive sur leur mise en oeuvre. La Commission accepte également en principe les amendements concernant l'introduction d'une méthode harmonisée de mesure du CO2 pour les motocycles. Comme dans le cas des limites valables à partir de 2006, un système de mesure devrait reposer sur un nouveau cycle d'essai harmonisé au niveau mondial mis au point dans ce but. Celui-ci aura l'avantage de fournir des résultats correspondant mieux aux conditions de conduite réelles et inclura également les motocycles de plus petite cylindrée. Enfin, la Commission approuve totalement certains amendements portant sur des sujets divers, à savoir : - la possibilité d'introduire des incitations financières pour la transformation des véhicules plus anciens; - la réduction de l'incidence financière sur les petits fabricants (produisant moins de 5 000 unités par an d'un type de véhicule agréé) lors de l'étude de mesures futures. D'autres amendements, relatifs aux travaux futurs, sont acceptables en principe ou partiellement, mais doivent être analysés avant l'élaboration de propositions définitives. La Commission se réserve le droit d'initiative sur certaines de ces questions : - une dérogation temporaire d'un an pour les motocycles dits trials; - la présentation d'un rapport sur la mise au point du cycle d'essai d'ici au 1er juillet 2001 et la soumission d'une proposition d'ici au 1er juillet 2002; - l'introduction d'exigences en matière d'inspection et d'entretien des motocycles; - la fixation de valeurs limites pour les émissions de particules par les tricycles et quadricycles diesels à partir de 2006; - les mesures relatives aux catalyseurs de remplacement; - l'examen des émissions par évaporation et des dispositifs de mesure embarqués (OBM). A noter que la Commission n'accepte pas l'amendement visant le report de l'entrée en vigueur de la phase Euro 2, pour tous les types de véhicules, du 1er janvier 2004 au 1er janvier 2005.

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 04/02/2002 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission accepte 7 amendements du Parlement européen dans leur intégralité, retient 5 amendements en principe ou partiellement et rejette 15 amendements. Les amendements peuvent être regroupés en six catégories : - introduction d'une étape "2006" obligatoire : la Commission reconnaît la nécessité d'une nouvelle étape obligatoire en 2006, mais elle préfère que cette étape soit basée sur le nouveau cycle d'essai qui vient d'être mis au point pour les motocycles et qui est en cours de validation. Elle a approuvé la position commune qui la charge de présenter une proposition avant la fin de 2002. La Commission rejette tous les amendements du Parlement européen relatifs à l'introduction obligatoire de limites pour 2006. Elle est cependant disposée à contribuer à la recherche d'un accord entre les institutions. - dates d'entrée en vigueur d'EURO II pour les cyclomoteurs : la Commission rejette l'amendement qui fixe cette date d'entrée en vigueur au 1er janvier 2003 pour les nouvelles réceptions de cyclomoteurs. Elle accepte en revanche l'amendement qui aligne la date de fin de validité des réceptions EURO I de cyclomoteurs sur la date correspondante fixée pour les motocycles. - exigences de durabilité : la Commission rejette tous les amendements relatifs à la durabilité. L'introduction d'exigences de durabilité en 2004 se traduirait par un calendrier non réaliste, très difficile à respecter par l'industrie. La Commission préfère donc la date de 2006 à celle de 2004; elle approuve la position commune qui lui demande de présenter une proposition concernant la durabilité. - exigences de conformité des véhicules en circulation : la Commission accepte en partie les amendements qui prévoient l'introduction, à compter de 2006/2007, d'exigences concernant la conformité de véhicules en circulation et qui demandent à la Commission de présenter une proposition avant la fin de 2002. Elle rejette l'amendement précisant que les exigences devraient s'aligner sur celles qui s'appliquent aux voitures particulières (directive 70/220/CEE). - émissions de CO2 : la Commission accepte d'inclure les motocycles dans l'examen des mesures à prendre en vue de lutter contre les changements climatiques. La Commission accepte enfin une série d'amendements visant, entre autres, à : - permettre aux États membres de mettre en place des incitations financières pour la transformation des vieux véhicules; - introduire un considérant concernant les dispositifs de déconnexion ou d'éviction; - demander à la Commission de soumettre des exigences en ce qui concerne les normes d'émission de particules pour les tricycles et les quadricycles; - ajouter la question des dispositifs d'échappement de rechange.

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 10/08/2001 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

Les institutions s'accordent sur la nécessité de mettre en oeuvre en 2006 une étape supplémentaire dans la réduction des émissions, ainsi que sur le besoin d'améliorer le cycle d'essai. En revanche, le Parlement européen et le Conseil ont des avis divergents concernant la procédure d'essai; le Conseil partage la position de la Commission selon laquelle la procédure d'essai doit être élaborée de préférence sur la base du cycle d'essai actuellement mis au point au niveau de la CEE-NU, avant de déterminer les valeurs limites pour 2006. La position commune fixe à la Commission un programme de travail ambitieux dans un délai serré. À cet égard, le Conseil a répondu dans une large mesure aux attentes du Parlement européen. La Commission convient que la priorité doit aller aux mesures visant à garantir de meilleurs niveaux d'émission des véhicules en circulation, y compris les systèmes de contrôle nécessaires. La Commission est par conséquent favorable, dans l'ensemble, à la position commune du Conseil et invite les deux institutions à parvenir le plus tôt possible à un accord.

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 19/07/2002 - Acte final

OBJECTIF: réduire les limites d'émissions polluantes des motocyles. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2002/51/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues et modifiant la directive 97/24/CE. CONTENU : le Conseil a adopté la directive à la majorité qualifiée, avec l'abstention de la délégation du Royaume-Uni, conformément à l'accord commun conclu avec le Parlement européen dans le cadre de la procédure de codécision. La directive comprend notamment des limites d'émission plus strictes que celles prévues par la directive 97/24/CE pour les véhicules à deux ou trois roues, applicables à compter de 2003 pour les nouveaux types de véhicules et de 2004 pour tous les types de véhicules, afin de contribuer à la réduction des émissions d'hydrocarbures. La directive prévoit également : - l'instauration d'une seconde étape quant aux valeurs limites en matière de pollution en 2006; - l'instauration à l'échelle mondiale d'un nouveau cycle de tests concernant les motocycles aux termes duquel dans le cadre d'une période transitoire, les fabricants pourront choisir entre deux méthodes de contrôle des émissions : le cycle de tests actuellement en vigueur (concernant initialement les automobiles) et le nouveau cycle de tests pour motocycles qui deviendra ensuite la seule et unique procédure agréée; - des impératifs stricts en matière de durabilité s'agissant des dispositifs de contrôle des émissions dont le fonctionnement devra être correct pendant au moins 30 000 km; - la possibilité pour les États membres d'offrir des mesures incitatives fiscales ou financières au titre du réaménagement d'anciens motocycles à hauteur des valeurs limites convenues. Dans une déclaration, la Commission réaffirme sa volonté d'assurer une protection de l'environnement optimale. En conséquence, dans sa proposition visant à inclure un nouveau cycle d'essai propre aux motocycles lors de la seconde étape en 2006, la Commission se penchera également sur la date à laquelle cet essai deviendra la procédure d'essai unique pour le système de réception CE. Par ailleurs, la Commission prend note de la décision des colégislateurs qui exige la présentation d'une proposition définissant "la durée de vie normale" et prévoyant des dispositions supplémentaires. À cette occasion, la Commission rappelle que, en vertu de son droit d'initiative, il lui revient d'évaluer le calendrier de présentation et le contenu d'une telle proposition. ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/09/2002. MISE EN OEUVRE : 01/04/2003.

Réduction du niveau des émissions de polluants provenant de véhicules à moteur à deux ou trois roues

2000/0136(COD) - 22/06/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF: renforcer les exigences communautaires qui visent à limiter les émissions polluantes des motocycles et contribuer de cette manière au respect des objectifs de qualité de l'air ambiant et des plafonds nationaux d'émission à l'horizon 2010. CONTENU: les limites d'émissions actuellement imposées aux motocycles et aux cyclomoteurs sont définies dans la directive 97/24/CE et leur application est obligatoire pour les nouvelles réceptions communautaires depuis le 17 juin 1999. À la lumière des résultats de l'étude de faisabilité technologique et de l'évaluation des coûts et des bénéfices, la Commission propose que les normes d'émission pour les motocycles soient renforcées. Il est proposé que ces mesures s'appliquent à compter du 1er janvier 2003 aux nouveaux types de véhicules et à partir de 2004 à l'ensemble des véhicules neufs. Une seconde étape réglementaire est envisagée à compter du 1er janvier 2006 pour les nouveaux types de véhicules. Les options technologiques jugées nécessaires pour concrétiser les limitations proposées offrent la possibilité de n'établir qu'une seule série de valeurs limites applicables à tous les motocycles. La distinction entre les véhicules à deux temps et à quatre temps établie dans la directive en vigueur peut ainsi être abolie, pour laisser place à un cadre réglementaire qui soit indépendant de la technologie employée. Les nouvelles valeurs limites dont l'application est proposée à partir de 2003 représentent, en comparaison des normes d'émission à l'étape 1999, des réductions de : 60% pour les hydrocarbures et le monoxyde de carbone en ce qui concerne les motocycles à quatre-temps; 70% pour les hydrocarbures et 30% pour le monoxyde de carbone en ce qui concerne les motocycles à deux-temps. La proposition envisage une seconde étape visant à abaisser encore davantage, à compter de 2006, les limites d'émission des motocycles. Cette seconde étape sera fondée sur un nouveau cycle d'essai plus représentatif du comportement réel des émissions à l'échelle mondiale. La Commission présentera, avant la fin de l'année 2002, une proposition décrivant de façon détaillée la procédure d'essai et les valeurs limites pour la 2ème étape. En ce qui concerne les normes d'émission pour les tricycles et les quadricycles, il est proposé de fixer pour les moteurs à essence des valeurs limites équivalant à environ 1,25 fois les limites d'émissions définies pour les deux-roues. Dans la ligne des directives adoptées antérieurement en ce concerne les émissions des véhicules à deux et trois roues, les voitures particulières et les poids lourds, il est proposé de prévoir des incitations fiscales en faveur des véhicules qui se conforment aux limites d'émissions fixées pour l'étape 2003 avant la date prévue pour l'application obligatoire de ces limitations. Les nouvelles limites d'émission impliqueront une généralisation des technologies antipollution sur les motocycles. Comme pour les voitures particulières, des exigences de durabilité doivent être introduites pour vérifier que la technologie antipollution reste efficace pendant toute la durée de vie normale du véhicule.