Avis sur la proposition de directive 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 [1]

(93/C 201/05)

Le 5 février 1993, le Conseil a décidé de consulter, conformément à l'article 100A du Traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 5 mai 1993 (Rapporteur: M. Pearson).

Le Comité économique et social, au cours de sa 306e session plénière (séance du 26 mai 1993), a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

1. Introduction

1.1. Le Comité enregistre et accueille favorablement les dispositions de cette directive de modification qui permet de réduire encore la pollution de l'environnement due aux émissions de véhicules à moteur.

1.2. La directive 70/220/CEE [2] du 20 mars 1970 est la directive de base fixant les niveaux d'émission des véhicules à moteur comportant au maximum six places assises et dont la masse ne dépasse pas 2 500 kg. Depuis, plusieurs directives visant à réduire progressivement les valeurs limites autorisées pour les émissions de CO, HC, NO_x et particules ont modifié la directive de base, la directive 91/441/CEE [3] du 26 juin 1991 étant la dernière modification en date.

1.3. Selon la directive 91/441/CEE, la Commission était tenue de proposer, avant le 31 décembre 1992, une nouvelle réduction des valeurs limites autorisées, basée sur la meilleure technologie disponible après 1996. La présente proposition répond à cette obligation et contient un cadre des nouvelles réductions des émissions à mettre en œuvre d'ici l'an 2000.

2. Observations générales

2.1. La mise en œuvre des valeurs limites de la directive 91/441/CEE a conduit à une évolution technologique des moteurs et à l'utilisation des catalyseurs à trois voies. Une amélioration ultérieure de ces nouvelles technologies est envisagée avec une réduction prévue de 20 % de la valeur limite pour le CO et de 50 % pour le HC et le NO_x pour 1996. Jusqu'à présent, pour les voitures particulières, les valeurs limites d'émission ont été fixées au même niveau pour les voitures à moteur à essence et les voitures à moteur diesel. Les nouvelles propositions reconnaissent que cela n'est plus possible actuellement et qu'il s'avère nécessaire de distinguer les deux carburants: deux valeurs d'émission sont également nécessaires pour tenir compte des véhicules à moteur diesel équipés d'un système à injection directe et de ceux à injection indirecte.

2.2. Conformité de la production: dans l'intérêt d'une application plus efficace des limites d'émission au niveau de la production, les nouvelles propositions introduisent une procédure d'échantillonnage statistique. Les directives antérieures relatives aux niveaux d'émission des moteurs prévoient une tolérance entre les modèles homologués et les véhicules produits en série par la suite: cette tolérance, qui était passée de 25 % à 16 %, disparaît. Le Comité estime que ce nouveau système peut être efficace tout en soulignant la nécessité d'effectuer un contrôle étroit de l'opération pour s'assurer que ce nouveau système soit meilleur que celui actuellement en vigueur.

2.3. Une période d'un an constituant le délai pratique minimal pour l'application obligatoire de l'homologation de nouveaux types et des nouvelles valeurs limites pour tous les types de véhicules, il est convenu que le 1er janvier 1996 et le 1er janvier 1997 sont acceptés en tant que dates raisonnables pour l'application de la nouvelle directive.

2.4. L'« objectif à moyen terme »: la réduction ultérieure des émissions pour l'an 2000 doit faire l'objet d'une étude urgente. Une meilleure protection de l'environnement ne pourra être assurée que par une approche multi-directionnelle combinant des actions dans les domaines des technologies des moteurs/véhicules, de la qualité des carburants, de l'inspection et de l'entretien des véhicules en circulation et des émissions des véhicules par évaporation.

2.4.1. Les carburants essence et diesel de bonne qualité doivent être disponibles pour tous les véhicules dans l'ensemble des États membres et la coordination avec l'industrie pétrolière est vitale si l'on veut respecter les délais d'application impartis. Il convient d'encourager l'utilisation de carburants respectueux de l'environnement.

2.4.2. Le Comité recommande la mise en place d'un programme de recherche et développement communau-

[1] JO n° C 56 du 26. 2. 1993, p. 34.
[2] JO n° C 112 du 20. 12. 1973, p. 1.
[3] JO n° L 242 du 30. 8. 1991, p. 1.

taire sur la qualité et l'efficacité de carburants alternatifs pour les véhicules à moteur.

2.4.3. Les États membres devraient accorder une plus grande priorité à la gestion du transport et à la réglementation du trafic, surtout en zone urbaine, afin de réduire la pollution causée par les gaz d'échappement des véhicules.

3. La Commission note que les coûts d'application des nouvelles normes proposées « ... ne seront pas négligeables », ce qui est vrai mais il est douteux que les coûts seront réduits par l'effet de la croissance du Marché intérieur comme l'affirme la Commission. Néanmoins, dans l'intérêt d'une amélioration plus poussée de l'environnement, le Comité estime que ce coût est justifié.

4. Les États membres sont invités à considérer les paramètres fixés par la Commission pour l'octroi d'incitations fiscales aux véhicules à moteur répondant aux normes d'émission futures tels qu'ils sont prévus à l'article 3 de la directive. Les États membres devraient également envisager des incitations à la modernisation du parc de véhicules.

5. Observations particulières

5.1. Le Comité souligne à nouveau le laxisme de nombreux États membres dans la surveillance des normes minimales d'entretien des véhicules à moteur, particulièrement en relation avec les niveaux d'émission. Le Comité a déjà accueilli favorablement la directive 92/55/CEE sur les contrôles techniques et insiste pour que les dispositions de cette directive soient mises en œuvre sans retard dans tous les États membres.

5.2. Le Comité estime que le développement de nouvelles sources de propulsion comportant une réduction des émissions constitue une urgence: l'utilisation actuelle des catalyseurs à trois voies n'est acceptable qu'à titre de solution provisoire car la durée de vie actuelle et le coût de remplacement nécessitent des contrôles beaucoup plus stricts. La sophistication des systèmes à injection les plus récents requiert également un contrôle afin de garder le niveau de réglage nécessaire par des systèmes de diagnostic embarqués.

5.3. Le Comité estime nécessaire que les constructeurs fassent connaître d'office les performances détaillées des émissions de tout nouveau véhicule. Ainsi, l'acquéreur pourra porter un jugement d'ensemble sur la question de savoir quel véhicule est considéré comme étant le plus respectueux de l'environnement.

6. Conclusions

6.1. Le Comité, sous réserve de l'adoption de la proposition de directive sans aucun retard par rapport aux dates fixées dans les articles, peut marquer son accord sur les niveaux proposés:

— moteurs à essence: CO 2,2 g/km, HC + NO_x 0,5 g/km;

— moteurs diesel à injection indirecte: CO 1,0 g/km, HC + NO_x 0,70 g/km, particules 0,08 g/km;

— moteurs diesel à injection directe: CO 1,0 g/km, HC + NO_x 0,90 g/km, particules 0,10 g/km.

Néanmoins, il est à espérer que la recherche et développement (R&D) en cours permettra l'amélioration des valeurs retenues pour les particules.

Fait à Bruxelles, le 26 mai 1993.

Le Président

du Comité économique et social

Susanne TIEMANN