

## II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

## CONSEIL

## DIRECTIVE 93/59/CEE DU CONSEIL

du 28 juin 1993

**modifiant la directive 70/220/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

en coopération avec le Parlement européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(3)</sup>,

considérant qu'il importe d'adopter des mesures dans le cadre du marché intérieur; que ce marché comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

considérant que le premier programme d'action de la Communauté européenne pour la protection de l'environnement, approuvé le 22 novembre 1973 par le Conseil <sup>(4)</sup>, invite à tenir compte des derniers progrès scientifiques dans la lutte contre la pollution atmosphérique causée par les gaz provenant des véhicules à moteur et à adapter dans ce sens les directives déjà arrêtées; que le troisième programme d'action, approuvé le 7 février 1983 par le Conseil <sup>(5)</sup>

prévoit que des efforts supplémentaires doivent être faits pour réduire considérablement le niveau actuel des émissions de polluants provenant des véhicules à moteur;

considérant que la directive 70/220/CEE <sup>(6)</sup> est l'une des directives particulières de la procédure de réception CEE établie par la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(7)</sup>;

considérant que la directive 70/220/CEE fixe les valeurs limites pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés provenant de tels moteurs; que ces valeurs limites ont été réduites pour la première fois par la directive 74/290/CEE <sup>(8)</sup> et complétées, conformément à la directive 77/102/CEE <sup>(9)</sup>, par des valeurs limites admissibles pour les émissions d'oxydes d'azote; que les valeurs limites pour ces trois polluants ont été abaissées successivement par les directives 78/665/CEE <sup>(10)</sup>, 83/351/CEE <sup>(11)</sup> et 88/76/CEE <sup>(12)</sup> et que les valeurs limites pour les émissions de particules polluantes provenant de moteurs diesel ont été introduites par la directive 88/436/CEE <sup>(13)</sup> et des normes européennes plus strictes pour les émissions de gaz polluants provenant de véhicules d'une cylindrée inférieure à 1 400 cm<sup>3</sup> par la directive 89/458/CEE <sup>(14)</sup>; que l'application de ces normes a été

<sup>(1)</sup> JO n° C 100 du 22. 4. 1992, p. 7.

<sup>(2)</sup> JO n° C 305 du 23. 11. 1992, p. 120.  
JO n° C 176 du 28. 6. 1993.

<sup>(3)</sup> JO n° C 313 du 30. 11. 1992, p. 11.

<sup>(4)</sup> JO n° C 112 du 20. 12. 1973, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO n° C 46 du 17. 2. 1983, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO n° L 76 du 6. 4. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/441/CEE (JO n° L 242 du 30. 8. 1991, p. 1).

<sup>(7)</sup> JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 92/53/CEE (JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 1).

<sup>(8)</sup> JO n° L 159 du 15. 6. 1974, p. 61.

<sup>(9)</sup> JO n° L 32 du 3. 2. 1977, p. 32.

<sup>(10)</sup> JO n° L 223 du 14. 8. 1973, p. 48.

<sup>(11)</sup> JO n° L 197 du 20. 7. 1983, p. 1.

<sup>(12)</sup> JO n° L 36 du 9. 2. 1988, p. 1.

<sup>(13)</sup> JO n° L 214 du 6. 8. 1988, p. 1.

<sup>(14)</sup> JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 1.

étendue à tous les véhicules indépendamment de leur cylindrée en se fondant sur une procédure d'essai européenne améliorée comportant un cycle de conduite extra-urbaine, et que des exigences relatives aux émissions par évaporation et à la durabilité des composants des véhicules intervenant dans la réduction des émissions ainsi que des normes plus strictes en matière d'émissions de particules provenant des voitures équipées de moteurs diesel ont été introduites par la directive 91/441/CEE;

considérant que les normes européennes strictes s'appliquent uniquement aux voitures particulières comportant au maximum six places assises et dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg; que les dispositions transitoires applicables aux autres catégories de véhicules entrant dans le champ d'application de la directive 70/220/CEE et notamment aux véhicules utilitaires légers, prévoient des normes moins strictes;

considérant que l'impact environnemental des normes plus sévères serait grandement renforcé et accéléré si les États membres accordaient des incitations fiscales à l'achat de véhicules neufs respectant par anticipation les normes de la présente directive;

considérant que, de l'avis général, l'évolution future du trafic dans la Communauté engendrera des atteintes croissantes à l'environnement; que les prévisions officiellement émises jusqu'à présent concernant l'augmentation de l'intensité du trafic ont été dépassées par l'accroissement effectif et qu'il est par conséquent indispensable de fixer des normes très strictes pour tous les véhicules automobiles en matière de gaz d'échappement;

considérant qu'un effort particulier en matière de recherche et développement concernant la réduction de la pollution atmosphérique par les véhicules à moteur peut constituer un élément déterminant pour le renforcement de la compétitivité de l'industrie automobile européenne;

considérant que la Commission est chargée d'évaluer régulièrement les derniers progrès scientifiques permettant d'abaisser les valeurs limites admises pour la pollution atmosphérique par les véhicules à moteur, et de proposer après consultation du groupe «Émissions des véhicules à moteur» les mesures de réduction appropriées;

considérant que, aux fins de réduire, lors de la prochaine étape, les valeurs limites pour les véhicules utilitaires légers, et sous réserve d'une évaluation technique appropriée, les catégories de véhicules II et III pourraient être fusionnées et les valeurs limites spécifiques s'appliquant au contrôle de la conformité de la production supprimées;

considérant que les travaux entrepris par la Commission dans ce domaine ont montré que l'industrie communautaire possède, ou est en train d'améliorer, des techniques qui

permettent aux véhicules concernés par la présente directive de satisfaire à des normes aussi strictes que celles qui s'appliquent aux voitures particulières en tenant compte des caractéristiques de ces véhicules; que les normes proposées devraient être mises en œuvre aussi rapidement que possible afin de garantir la cohérence des mesures prises par la Communauté contre la pollution de l'air par la circulation routière,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

Les annexes I, III, IV, V et IX de la directive 70/220/CEE sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

#### *Article 2*

1. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1993, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant la pollution atmosphérique par les émissions:

- ni refuser, pour un type de véhicule à moteur, la réception CEE, la délivrance du document visé à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive 70/156/CEE, ou la réception de portée nationale,
- ni interdire la première mise en circulation de véhicules,

si les émissions de ce type de véhicule à moteur ou de ces véhicules sont conformes aux dispositions de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive.

2. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1993, les États membres:

- ne peuvent plus octroyer la réception CEE ou délivrer le document prévu à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive 70/156/CEE pour un type de véhicule à moteur,
- doivent refuser la réception de portée nationale pour un type de véhicule à moteur

dont les émissions ne satisfont pas aux exigences des annexes de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive.

3. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1994, les États membres interdisent la première mise en circulation des véhicules dont les émissions ne satisfont pas aux exigences des annexes de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

#### *Article 3*

Les États membres peuvent prévoir des incitations fiscales uniquement pour les véhicules à moteur satisfaisant aux prescriptions de la présente directive. Ces incitations doivent être conformes aux dispositions du traité et répondre, en outre, aux conditions suivantes:

- elles doivent s'appliquer à tous les véhicules neufs qui sont mis en vente sur le marché d'un État membre et qui satisfont à l'avance aux prescriptions de la présente directive,
- elles prennent fin aux dates d'entrée en vigueur obligatoire des valeurs d'émissions pour les nouveaux véhicules fixées à l'article 2 paragraphe 3,
- elles doivent être, pour chaque type de véhicule, d'un montant substantiellement inférieur au coût réel des dispositifs introduits pour que soient respectées les valeurs fixées et de leur installation sur le véhicule.

La Commission est informée en temps utile, pour pouvoir présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier les incitations fiscales visées au premier alinéa.

#### Article 4

Le Conseil, statuant dans les conditions prévues au traité, se prononce, au plus tard le 31 décembre 1994, sur une proposition que la Commission présentera au plus tard le 31 décembre 1993 sur une nouvelle réduction des valeurs limites.

Les valeurs limites réduites ne seront pas applicables avant le 1<sup>er</sup> janvier 1996 en ce qui concerne les nouvelles réceptions par type des véhicules de la catégorie I, et avant le 1<sup>er</sup> janvier 1997 en ce qui concerne les nouvelles réceptions par type des véhicules des catégories II et III comme indiqué dans le tableau relatif au point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la présente directive; les valeurs réduites peuvent servir de base pour des incitations fiscales à partir de l'adoption de la nouvelle directive.

Les valeurs limites accrues pour le contrôle de la conformité de la production (comme indiqué dans le tableau relatif au point 7.1.1 de ladite annexe I) cesseront d'être d'application à partir des dates d'application des valeurs limites réduites prévues au deuxième alinéa.

#### Article 5

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 septembre 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 28 juin 1993.

*Par le Conseil*

*Le président*

S. AUKEN

## ANNEXE

## MODIFICATIONS DES ANNEXES DE LA DIRECTIVE 70/220/CEE

## ANNEXE I-

1) Le point 5.2.1 est remplacé par le texte suivant:

- «5.2.1. Les véhicules à moteur à allumage commandé doivent être soumis aux essais suivants:
- type I (contrôle des émissions moyennes à l'échappement après un démarrage à froid)
  - type II (émissions de monoxyde de carbone au régime de ralenti)
  - type III (émissions de gaz de carter)
  - type IV (émissions par évaporation)
  - type V (durabilité des dispositifs anti-pollution).»

2) Le point 5.2.2 est supprimé.

3) Le point 5.2.3 est remplacé par le texte suivant:

- «5.2.3 Les véhicules à allumage par compression doivent être soumis aux essais suivants:
- type I (contrôle des émissions moyennes à l'échappement après un démarrage à froid)
  - type V (durabilité des dispositifs anti-pollution).»

4) Le point 5.2.4 est supprimé.

5) Le tableau 1.5.2 est remplacé par le tableau suivant:

«Figure 1.5.2

**Différentes possibilités pour la réception et les extensions de la réception**

Essai de réception	Véhicules des catégories M et N équipés d'un moteur à allumage commandé	Véhicules des catégories M <sub>1</sub> et N <sub>1</sub> équipés d'un moteur à allumage par compression
Type I	Oui (masse ≤ 3,5 t)	Oui (masse ≤ 3,5 t)
Type II	Oui (masse > 3,5 t)	—
Type III	Oui	—
Type IV	Oui (masse ≤ 3,5 t)	—
Type V	Oui (masse ≤ 3,5 t)	Oui (masse ≤ 3,5 t)
Conditions d'extension	Point 6	— Point 6 — M <sub>2</sub> et N <sub>2</sub> avec une masse de référence n'excédant pas 2 840 kg»

6) Le point 5.3.1.2.1 est remplacé par le texte suivant:

- «5.3.1.2.1. On exécute sans interruption un essai d'une durée totale ... (le reste du paragraphe demeure inchangé);»

7) Le point 5.3.1.2.4 est supprimé.

## 8) Au point 5.3.1.4:

— la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«Pour chaque essai, les résultats doivent être multipliés par ... (le reste demeure inchangé)»,

— le tableau est remplacé par le tableau suivant:

«Catégorie de véhicule	Masse de référence	Valeurs limites			
		Masse de monoxyde de carbone	Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote	Masse de particules <sup>(1)</sup>	
		MR (kg)	L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
M <sup>(2)</sup>	routes	2,72	0,97	0,14	
N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup>	— catégorie I	MR ≤ 1 250	2,72	0,97	0,14
	— catégorie II	1 250 < MR ≤ 1 700	5,17	1,4	0,19
	— catégorie III	1 700 < MR	6,9	1,7	0,25

<sup>(1)</sup> Pour les moteurs à allumage par compression.

<sup>(2)</sup> Sauf:

- les véhicules conçus pour le transport de personnes ayant plus de six places, conducteurs individuels compris,
- les véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg.

<sup>(3)</sup> Et les véhicules de la catégorie M visés par la note <sup>(2)</sup>.

## 9) Le point 5.3.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«5.3.2.1. L'essai doit être exécuté sur les véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé qui ne sont pas concernés par l'essai prévu au point 5.3.1.»

## 10) Le point 5.3.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«5.3.2.2. Lors du contrôle dans les conditions prévues à l'annexe IV, la teneur volumique en monoxyde de carbone des gaz d'échappement émis au régime de ralenti ne doit pas dépasser 3,5 %, dans les conditions de réglage fixées par le constructeur et ne doit pas dépasser 4,5 % à l'intérieur de la plage de réglages spécifiée dans l'annexe IV.»

## 11) Le point 5.3.4.1 est remplacé par le texte suivant:

«5.3.4.1. Cet essai doit être effectué sur tous les véhicules visés au point 1, à l'exception de ceux ayant un moteur à allumage par compression.»

## 12) Au point 5.3.5.1, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«5.3.5.1. Cet essai doit être exécuté sur tous les véhicules visés au point 1 et concernés par l'essai au point 5.3.1 (le reste du texte demeure inchangé).»

## 13) Le point 6.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«6.1.1. Types de véhicules ayant des masses de référence différentes

6.1.1.1. La réception accordée à un type de véhicule peut être étendue seulement aux véhicules ayant une masse de référence correspondant à l'utilisation de l'inertie équivalente immédiatement supérieure ou de n'importe quelle inertie équivalente inférieure.

6.1.1.2. Dans le cas des véhicules appartenant à la catégorie N<sub>1</sub> et des véhicules de la catégorie M visés dans la note <sup>(2)</sup> du point 5.3.1.4, si la masse de référence du type de véhicule pour lequel l'extension de la réception est demandée correspond à l'utilisation d'un volant d'inertie équivalente moins lourd que le volant utilisé pour le type de véhicule déjà réceptionné, l'extension de la réception est accordée si les masses des polluants obtenus sur le véhicule déjà réceptionné satisfont aux limites prescrites pour le véhicule pour lequel l'extension de la réception est demandée.»

14) Au point 7.1.1, le tableau est remplacé par le tableau suivant:

«Catégorie de véhicule	Masse de référence	Valeurs limites		
		Masse de monoxyde de carbone	Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote	Masse de particules <sup>(1)</sup>
	MR (kg)	L <sub>1</sub> (g/km)	L <sub>2</sub> (g/km)	L <sub>3</sub> (g/km)
M <sup>(2)</sup>	toutes	3,16	1,13	0,18
N <sub>1</sub> <sup>(3)</sup>	MR ≤ 1 250	3,16	1,13	0,18
	1 250 < MR ≤ 1 700	6,0	1,6	0,22
	1 700 < MR	8,0	2,0	0,29

<sup>(1)</sup> Pour les moteurs à allumage par compression.

<sup>(2)</sup> Voir la note <sup>(2)</sup> du point 5.3.1.4.

<sup>(3)</sup> Voir la note <sup>(3)</sup> du point 5.3.1.4.»

15) Au point 8:

— le point 8.1 est supprimé,

— au point 8.2, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

— «Les dispositions prévues pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> <sup>(2)</sup> équipés de moteurs à allumage commandé de plus de 2 litres de cylindrée, à l'annexe I de la directive 70/220/CEE, amendée par la directive 88/76/CEE.»

— Le point 8.3 est remplacé par le texte suivant:

«Pour les véhicules de la catégorie M<sub>1</sub> <sup>(2)</sup> jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1994 pour la réception et jusqu'au 31 décembre 1994 pour la première mise en circulation

et

pour les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> <sup>(3)</sup> jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1994 pour la réception et jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1995 pour la première mise en circulation,

les valeurs limites afférentes à la masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote et à la masse de particules des véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression du type à injection directe sont celles qui résultent de la multiplication par un facteur de 1,4 des valeurs L<sub>2</sub> et L<sub>3</sub> des tableaux figurant sous les points 5.3.1.4 (pour la réception) et 7.1.1.1 (pour le contrôle de la conformité).

<sup>(2)</sup> Voir note <sup>(2)</sup> du point 5.3.1.4.

<sup>(3)</sup> Voir note <sup>(3)</sup> du point 5.3.1.4.»

### ANNEXE III

16) Au point 2.3.1:

— le deuxième alinéa est remplacé par les trois alinéas suivants:

«Pour les véhicules de la catégorie M <sup>(2)</sup> équipés d'un moteur d'une puissance maximale inférieure ou égale à 30 kW et dont la vitesse maximale n'excède pas 130 km/h, la vitesse maximale du cycle extra-urbain (partie deux) est limitée à 90 km/h jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1994.

Pour les véhicules de la catégorie N<sub>1</sub> <sup>(3)</sup> dont le rapport puissance/poids est inférieur ou égal à 30 kW/t <sup>(4)</sup> et dont la vitesse maximale n'excède pas 130 km/h, la vitesse maximale du cycle extra-urbain (partie deux) est limitée à 90 km/h jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1996 pour les véhicules de la catégorie I et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1997 pour les véhicules des catégories II et III.

Après ces dates, lorsque les véhicules n'atteignent pas l'accélération et la vitesse maximale indiquées pour le cycle d'essai, il faut appuyer à fond sur l'accélérateur jusqu'à ce que l'on rejoigne à nouveau la courbe indiquée. Les écarts par rapport au cycle d'essai doivent être consignés dans le rapport d'essai.

(2) Voir note (2) du point 5.3.1.4 de l'annexe I.

(3) Voir note (3) du point 5.3.1.4 de l'annexe I.

(4) Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur.»

17) Le point 7.1 est remplacé par le texte suivant:

«7.1. **Prélèvement de l'échantillon**

Le prélèvement commence au début du premier cycle urbain élémentaire tel qu'il est défini au point 6.2.2 et s'achève à la fin de la période finale de ralenti du cycle extra-urbain (partie deux).»

ANNEXE IV

18) Le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. Pendant l'essai, la température ambiante doit être comprise entre 293 et 303 K (20 °C et 30 °C).

Le moteur est échauffé jusqu'à ce que les températures des fluides de refroidissement et de lubrification ainsi que la pression du lubrifiant aient atteint leur point d'équilibre.»

19) Le point 2.5.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.5.2.1. On procède en premier lieu à une mesure dans les conditions de réglage fixées par le constructeur.»

ANNEXE V

20) Le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. L'essai du type III est exécuté sur le véhicule équipé d'un moteur à allumage commandé qui a été soumis aux essais du type I ou du type II, selon le cas.»

ANNEXE IX

21) PARTIE II

Le point 1.5 est supprimé.