

**DIRECTIVE 96/69/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 8 octobre 1996

**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 PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

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

vu l'avis du Comité économique et social <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 B du traité <sup>(3)</sup>,

- (1) considérant qu'il importe d'adopter des mesures dans le cadre de la réalisation des objectifs 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;
- (2) considérant que le premier programme d'action de la Communauté européenne pour la protection de l'environnement <sup>(4)</sup>, approuvé par le Conseil le 22 novembre 1973, 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 cinquième programme d'action, dont l'approche générale a été approuvée par le Conseil dans sa résolution du 1<sup>er</sup> février 1993 <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;
- (3) considérant que l'objectif de réduction du niveau des émissions polluantes des véhicules à moteur et la mise en œuvre du marché intérieur pour les véhicules ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres individuellement; qu'ils peuvent, par contre, être mieux réalisés au niveau communautaire par le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les véhicules à moteur;
- (4) considérant que l'on s'accorde à reconnaître que le développement des transports dans la Communauté

a entraîné des contraintes importantes pour l'environnement et qu'il risque de conduire à une dégradation croissante de celui-ci; que les prévisions officielles concernant l'accroissement de la densité de trafic établies jusqu'ici ont été dépassées par la réalité dans l'ensemble de la Communauté et que des normes très strictes doivent, par conséquent, être imposées pour les gaz d'échappement de tous les véhicules à moteur;

- (5) considérant que la Commission a arrêté en 1993 un programme européen pour les émissions, les carburants et les technologies des moteurs (EPEFE); que ce programme a été établi pour garantir que les propositions de futures directives sur les émissions polluantes recherchent les solutions les meilleures à la fois pour l'environnement, pour le consommateur et pour l'économie; qu'il concerne la pollution émise tant par les véhicules à moteur que par les carburants qui les propulsent;
- (6) considérant que la directive 70/220/CEE <sup>(6)</sup>, qui traite des mesures à prendre contre la pollution de l'air par des véhicules à moteur, est l'une des directives particulières de la procédure de réception établie dans le cadre de la directive 70/156/CEE <sup>(7)</sup>;
- (7) considérant que la directive 70/220/CEE fixe les valeurs limites pour les émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures imbrûlés provenant de ces moteurs; que ces valeurs limites ont été réduites pour la première fois par la directive 74/290/CEE du Conseil <sup>(8)</sup> et complétées, conformément à la directive 77/102/CEE de la Commission <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 de la Commission <sup>(10)</sup>, 83/351/CEE du Conseil <sup>(11)</sup> et 88/76/CEE du Conseil <sup>(12)</sup>; que des valeurs limites pour les émissions de particules polluantes provenant de moteurs diesels ont été introduites par la directive 88/436/CEE <sup>(13)</sup>; que des normes européennes plus strictes pour les émissions de gaz polluants provenant de véhicules d'une cylindrée inférieure à

<sup>(1)</sup> JO n° C 390 du 31. 12. 1994, p. 26.

JO n° C 19 du 23. 1. 1996, p. 13.

<sup>(2)</sup> JO n° C 201 du 26. 7. 1993, p. 9.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 20 septembre 1995 (JO n° C 269 du 16. 10. 1995, p. 82), position commune du Conseil du 22 décembre 1995 (JO n° C 37 du 9. 2. 1996, p. 23) et décision du Parlement européen du 9 mai 1996 (JO n° C 152 du 27. 5. 1996, p. 44).

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

<sup>(5)</sup> JO n° C 138 du 17. 5. 1993, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO n° L 76 du 6. 4. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/12/CE (JO n° L 100 du 19. 4. 1994, p. 42).

<sup>(7)</sup> JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 95/54/CE de la Commission (JO n° L 266 du 8. 11. 1995, 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. 1978, 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.

1 400 cm<sup>3</sup> ont été introduites par la directive 89/458/CEE<sup>(1)</sup>; que l'application de ces normes a été étendue à toutes les voitures particulières indépendamment de leur cylindrée sur la base d'une procédure d'essai européenne améliorée comportant un cycle de conduite extra-urbain; 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 diesels ont été introduites par la directive 91/441/CEE<sup>(2)</sup>; que les voitures particulières conçues pour transporter plus de six passagers, conducteur compris, ou dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kilogrammes, les véhicules utilitaires légers et les véhicules tout-terrain entrant dans le champ d'application de la directive 70/220/CEE ont été soumis, par la directive 93/59/CEE<sup>(3)</sup>, à des normes aussi strictes que celles applicables aux voitures particulières, compte tenu des spécificités de ces véhicules; que les normes applicables aux voitures particulières ont été rendues plus strictes par la directive 94/12/CE, qui introduit également une nouvelle méthode de contrôle de la conformité de la production; qu'il est nécessaire d'harmoniser les normes applicables aux véhicules utilitaires légers avec celles qui concernent les voitures particulières pour les rendre au moins aussi strictes que ces dernières;

(8) considérant que les travaux entrepris par la Commission dans ce domaine ont montré que les meilleures technologies actuellement disponibles pour l'industrie communautaire peuvent être encore améliorées afin de permettre aux véhicules utilitaires légers de respecter des valeurs limites d'émission considérablement réduites; qu'il en va de même pour des technologies nouvelles qui apparaissent; que les normes proposées s'appliqueront à la fois à la réception des nouveaux types de véhicules et au contrôle de la conformité de la production, étant donné que la méthode modifiée d'échantillonnage et d'évaluation statistique permet de supprimer les tolérances par rapport aux valeurs limites accordées dans le cadre de la directive 70/220/CEE lors des précédentes étapes de réduction des valeurs;

(9) considérant que la Commission a étudié la possibilité de fusionner les classes de véhicules II et III et les conditions réelles de conduite des véhicules utilitaires légers dans la circulation urbaine et extra-urbaine, ainsi que les caractéristiques particulières de ces véhicules;

(10) considérant qu'il convient de permettre aux États membres d'accélérer la mise sur le marché de véhicules satisfaisant aux prescriptions adoptées au niveau communautaire par l'octroi d'incitations

fiscales, qui doivent respecter les dispositions du traité et répondre à certaines conditions destinées à éviter des distorsions du marché intérieur; que la présente directive n'affecte pas le droit des États membres d'inclure les émissions de polluants et d'autres substances dans la base de calcul des taxes de circulation des véhicules à moteur;

(11) considérant que l'exigence de notification préalable prévue par la présente directive s'entend sans préjudice des exigences de notification prévues par d'autres dispositions du droit communautaire, et notamment par l'article 93 paragraphe 3 du traité;

(12) considérant qu'il convient que le Parlement européen et le Conseil adoptent, au plus tard le 31 décembre 1997, les prescriptions valables pour l'étape commençant en l'an 2000, sur la base d'une proposition que la Commission doit présenter au plus tard le 30 juin 1996 et qui doit viser à réduire de manière substantielle les émissions des véhicules utilitaires légers;

(13) considérant que les mesures destinées à réduire les émissions de pollution de l'air à partir de l'an 2000 doivent s'inscrire dans le cadre d'une approche intégrée et multidirectionnelle comprenant toutes les mesures tendant à réduire la pollution atmosphérique due à la circulation routière; que tous les paramètres énumérés à l'article 4 de la directive 94/12/CE sont pertinents; que, pour les exigences valables à partir de l'an 2000, l'objectif devrait être, en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers, la fixation de prescriptions d'une sévérité équivalente à celles prévues pour les voitures particulières utilisant une technologie de réduction des émissions d'un niveau technique uniforme, compte tenu des caractéristiques particulières des véhicules utilitaires légers ainsi que, pour les véhicules des classes II et III de la catégorie N<sub>1</sub>, de la nécessité de prendre en considération des prescriptions appropriées en matière de durabilité; que la Commission doit procéder à l'analyse des aspects relatifs à l'environnement, à la technologie et au rapport coût/efficacité et fournir, avant la fin de juin 1996, des objectifs quantifiés en vue de l'adoption de mesures communautaires applicables à partir de l'an 2000,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

L'annexe I de la directive 70/220/CEE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

#### *Article 2*

1. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1996, les États membres doivent accepter la conformité aux dispositions de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive, aux fins de l'article 4 paragraphe 1 et de l'article 7 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE.

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

<sup>(2)</sup> JO n° L 242 du 30. 8. 1991, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO n° L 186 du 28. 7. 1993, p. 21.

2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 1997 pour les véhicules de la classe I et du 1<sup>er</sup> janvier 1998 pour les véhicules des classes II et III, les États membres ne peuvent plus accorder:

— la réception par type CE, conformément à l'article 4 paragraphe 1 de la directive 70/156/CEE

ou

— la réception de portée nationale, à moins que les dispositions de l'article 8 paragraphe 2 de la directive 70/156/CEE ne soient invoquées,

à un type de véhicule, pour des motifs tenant à la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur, s'il n'est pas conforme à la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

3. À partir du 1<sup>er</sup> octobre 1997 pour les véhicules de la classe I et du 1<sup>er</sup> octobre 1998 pour les véhicules des classes II et III, les États membres doivent:

— considérer les certificats de conformité dont sont munis les nouveaux véhicules conformément aux dispositions de la directive 70/156/CEE comme n'étant plus valables aux fins de l'article 7 paragraphe 1 de ladite directive

et

— refuser l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service de nouveaux véhicules qui ne sont pas munis d'un certificat de conformité conformément à la directive 70/156/CEE, à moins que les dispositions de l'article 8 paragraphe 2 de la directive 70/156/CEE ne soient invoquées,

pour des motifs tenant à la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur, si les exigences de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive, ne sont pas remplies.

### Article 3

Les États membres ne peuvent prévoir d'incitations fiscales que pour les véhicules à moteur conformes à la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive. Ces incitations doivent respecter les dispositions du traité et répondre aux conditions suivantes:

— elles sont valables pour tous les véhicules neufs commercialisés sur le marché d'un État membre et qui satisfont, par anticipation, aux exigences de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la présente directive,

— elles prennent fin à la date d'application obligatoire des valeurs d'émissions fixée à l'article 2 paragraphe 3 pour les nouveaux véhicules à moteur,

— elles représentent, pour tout type de véhicule à moteur, un montant inférieur au surcoût des dispositifs techniques introduits pour garantir le respect des valeurs fixées et de leur installation sur le véhicule.

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

### Article 4

Le Parlement européen et le Conseil, agissant dans les conditions prévues par le traité, décident au plus tard le 31 décembre 1997 des propositions, à présenter par la Commission au plus tard le 30 juin 1996, portant sur une nouvelle étape de réduction, par l'adoption de mesures communautaires, de la pollution atmosphérique due aux émissions provenant des véhicules à moteur couverts par la présente directive. Ces mesures seront applicables à partir de l'an 2000.

Pour ces propositions, la Commission suivra l'approche exposée à l'article 4 de la directive 94/12/CE.

### Article 5

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1<sup>er</sup> octobre 1996. 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

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

### Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 8 octobre 1996.

Par le Parlement européen

Le président

K. HÄNSCH

Par le Conseil

Le président

P. RABBITTE

## ANNEXE

## Modifications des annexes de la directive 70/220/CEE, telle que modifiée par la directive 93/59/CEE

Le tableau figurant à la section 5.3.1.4 est remplacé par le tableau suivant:

Catégorie/classe de véhicule		Valeurs limites					
		Masse de référence RW (kg)	Masse de monoxyde de carbone L <sub>1</sub> (g/km)		Masse combinée d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote L <sub>2</sub> (g/km)		Masse de particules L <sub>3</sub> (g/km)
Catégorie	Classe			Essence	Diesel	Essence	Diesel (1)
M (2)	—	toutes	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N <sub>1</sub> (2)	I	RW ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
	II	1 250 < RW ≤ 1 700	4,0	1,25	0,6	1,0	0,12
	III	1 700 < RW	5,0	1,5	0,7	1,2	0,17

(1) Jusqu'au 30 septembre 1999, pour les véhicules équipés de moteurs diesels à injection directe, les valeurs limites L<sub>2</sub> et L<sub>3</sub> sont les suivantes:

	L <sub>2</sub>	L <sub>3</sub>
— catégories M (2) et N <sub>1</sub> (2) classe I:	0,9	0,10
— catégorie N <sub>1</sub> (2) classe II:	1,3	0,14
— catégorie N <sub>1</sub> (2) classe III:	1,6	0,20

(2) Sauf:

- les véhicules prévus pour transporter plus de six passagers, conducteur compris,
- les véhicules dont la masse maximale est supérieure à 2 500 kg.

(3) Et les véhicules de la catégorie M visés par la note (2).