

GROUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels, April 1970

ELIMINATION OF TECHNICAL OBSTACLES TO TRADE
IN THE MOTOR INDUSTRY

Three directives on air pollution, the positioning of rear registration plates, and fuel tanks and rear bumpers have recently been adopted by the Council.

On 20 March the Council adopted three directives concerning the motor industry - the first on measures against air pollution by exhaust gases from spark-ignition petrol engines, the second on the positioning and fitting of rear registration plates and the third on fuel tanks and rear bumpers.

These directives are additional to those already adopted on 6 February concerning acceptance, permissible noise level and the exhaust systems of motor vehicles.²

The directive on air pollution by petrol engines merits special attention since it is of the utmost concern to the economy, public health and the protection of the environment. A number of laws were about to be enacted or to take effect in the Member States, and differences between them would subsequently have caused serious obstacles to trade in motor vehicles. The requirements of the directive have removed this hazard, since the Member States are bound to conform to them.

Of the most sophisticated methods of measurement currently employed - American and European methods - the Council has endorsed the Commission's proposal and adopted the European methods. The choice was made after comparing the operating cycles and standards used in the two methods of measurement. A thorough study led to the conclusion that the European procedures are without any doubt the most suitable for European conditions, these being very different from American conditions.

.../...

¹ Cf. P-58/69.

² Cf. P-5/70.

The American cycle is based on the use of the large-cubic-capacity American vehicle on American urban road systems - and neither of these factors resembles what is found in Europe. The power/weight ratio of European mass-production vehicles is very much lower than that of American vehicles and does not permit compliance with the acceleration conditions required by the American cycle. The American regulations are meant for a much more homogeneous range of vehicles than exists in Europe and apply primarily to the unburnt hydrocarbons, while in Europe the emphasis is rather on cutting down carbon monoxide emissions. These are the reasons, together with other highly technical considerations, which justify the choice made by the Commission and adopted by the Council.

AGENCY OF EUROPEAN COMMUNITIES - TO ADMINISTER

The directive specifies three types of test to which vehicles must be submitted: the type I test is for monitoring the average toxic gas emission in a congested urban area after starting from cold; the type II test concerns carbon monoxide emission when the engine is idling (the volumetric carbon monoxide content in the exhaust gases must not exceed 4.5%); the type III test relates to crankcase gas emissions.

One of the procedures laid down is to enable prompt adaptation of the requirements of the directive to technological change so that people will be guaranteed permanent and optimum protection.

The directives on the positioning and fitting of rear registration plates and on liquid fuel tanks and rear bumpers propose uniform arrangements for these parts of the vehicle, which are of particular importance in traffic, of course.

The implementation of these three specific directives forms part of the EEC acceptance procedure which was the subject of the directive issued on 6 February. Other directives are currently before the Council or about to be submitted by the Commission, and it is to be hoped that they can be adopted quickly in order that the full EEC acceptance procedure can be implemented. The directives on which the Council should soon be ruling concern steering gear, ease of access and exit, horns, traffic indicators and brakes.

Action to harmonize legislation in force in the Member States concerning motor vehicles has thus been stimulated, and there is reason to hope that in future it may be possible for directives to be issued at a steadier rate.

.....

GROUPE DU PORTE-PAROLE

S P R E C H E R G R U P P E

GRUPPO DEL PORTAVOCE

BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

S P O K E S M A N ' S G R O U P

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles, avril 1970

ELIMINATION DES ENTRAVES TECHNIQUES AUX ECHANGES DANS

LE SECTEUR AUTOMOBILE :

Trois directives concernant respectivement la pollution de l'air, l'emplacement des plaques d'immatriculation arrière et les réservoirs de carburant et les dispositifs de protection arrière viennent d'être adoptées par le Conseil de ministres de la CEE.

Le Conseil a adopté le 20 mars 1970 trois directives du secteur automobile. Il s'agit de la directive concernant les mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé (à essence) (1), de la directive concernant l'emplacement et le montage des plaques d'immatriculation arrière et de la directive concernant les réservoirs de carburant et les dispositifs de protection arrière.

Ces trois directives s'ajoutent à celles qui ont déjà été adoptées le 6 février, concernant la réception, le niveau sonore admissible et les dispositifs d'échappement des véhicules à moteur (2).

La directive relative à la pollution de l'air par les moteurs à essence mérite une attention toute particulière, car elle intéresse au plus haut point à la fois l'économie, la santé publique et la défense de la nature. Plusieurs lois ou projets de lois s'apprêtaient à entrer en vigueur dans les Etats membres et leur divergence aurait par la suite provoqué de sérieux obstacles à la libre circulation des véhicules à moteur. Les prescriptions de la directive ont évité ce danger, les Etats membres devant obligatoirement s'y conformer.

Parmi les méthodes de mesure au stade le plus avancé, à savoir les méthodes américaines et les méthodes européennes, le Conseil, sur proposition de la Commission, a retenu les méthodes de mesures européennes. Le choix a été fait après une comparaison des cycles de fonctionnement et des critères retenus dans les deux méthodes de mesure. L'étude approfondie a amené à la conclusion suivante : les procédures européennes sont sans aucun doute les plus appropriées aux conditions européennes qui sont très différentes des conditions américaines.

En effet, le cycle américain est représentatif de l'utilisation de la voiture américaine de grosse cylindrée sur les réseaux routiers urbains américains, double condition très différente des conditions européennes. Le rapport puissance/poids des voitures européennes de grande série est très inférieur à celui des voitures américaines et, il ne permet

(1) Cf. P - 58/69
(2) Cf. P - 5/70

pas de satisfaire aux conditions d'accélération imposées par le cycle américain. La réglementation américaine s'adresse à un parc de véhicules beaucoup plus homogène que le parc européen et elle vise, en premier lieu, les hydrocarbures imbrûlés, tandis qu'en Europe, l'accent est surtout mis sur la lutte contre l'oxyde de carbone. Ce qui précède, ainsi que d'autres considérations très techniques, justifient le choix fait par la Commission et adopté par le Conseil de la CEE.

La directive prévoit trois types d'essais auxquels les véhicules doivent être soumis : l'essai du type I concerne le contrôle des gaz polluants émis en moyenne dans une zone urbaine encombrée après un démarrage à froid; l'essai du type II concerne le contrôle de l'émission de monoxyde de carbone au régime du ralenti (la teneur en volume en monoxyde de carbone des gaz d'échappement ne doit pas dépasser 4,5 %); l'essai du type III concerne le contrôle des émissions des gaz de carter.

Une procédure a été prévue entre autres pour que les prescriptions de la directive soient rapidement adaptées au progrès de la technique en vue de garantir la protection permanente et optimale de la population.

Les directives relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière, aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière proposent des solutions uniformes pour ces éléments du véhicule qui présentent une importance particulière dans la circulation qui est aisément compréhensible.

La mise en oeuvre de ces trois directives particulières s'inscrit dans le cadre de la procédure de réception CEE qui a fait l'objet de la directive du 6 février 1970. D'autres directives particulières sont actuellement au Conseil ou sur le point d'être présentées par la Commission et on espère qu'elles pourront être adoptées rapidement afin que la réception CEE complète puisse être mise en oeuvre. Les prochaines directives sur lesquelles le Conseil devrait se prononcer à brève échéance concernent les dispositifs de direction, les entrées et sorties, les avertisseurs acoustiques, les indicateurs de direction et le freinage.

L'action entreprise en vue de l'harmonisation des législations en vigueur dans les Etats membres en matière de véhicules à moteur a ainsi reçu une impulsion particulière, et, un certain optimisme paraît justifié quant à la possibilité de respecter à l'avenir un rythme plus régulier dans l'adoption des directives.