



**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Brussels, May 1984

LEAD IN PETROL AND MOTOR VEHICLE EMISSIONS:
PROPOSED AMENDMENTS TO EXISTING DIRECTIVES¹

The Commission recently approved proposals to amend the Community directives on the removal of lead from petrol and the reduction in motor vehicle emissions with a view to giving legal effect to the decisions taken on 16 May.

These proposals are set out in information memo P-40.

The proposals presented to the Council are in-line with Community legislative practice designed to set medium and long-term objectives. This approach offers the industries concerned adequate lead times, enabling them to strike the best possible balance between the costs and benefits stemming from the new legislation. This consideration is of vital importance at a time of far-reaching industrial change.

The proposed legislation also affords Member States the possibility of introducing the new standards ahead of schedule provided that they abide by the rules enshrined in the Treaty.

The Commission feels that the Council can and must reach an agreement on the new proposals by the end of this year.

¹ COM(84)226

Swift action should be taken to dispel any residual uncertainty in public opinion, which needs to be reassured that the Community institutions are acting as a mouthpiece for their concerns, and in the relevant industries, whose future investment plans cannot be held up at the risk of jeopardizing efforts to improve their international competitiveness.

A. REMOVAL OF LEAD FROM PETROL

The Commission proposes replacing the existing Directive with a new one requiring all new models to run on lead-free petrol as from 1989 and all new cars brought onto the market to do so from 1991 onwards.

No deadline has been set, however, for the elimination of lead from petrol used in vehicles already on the road.

It is planned that stricter emission standards should be brought in at the same time as the compulsory introduction of lead-free petrol, i.e. in 1989. This will allow the oil and motor industries sufficient time to make the requisite investments.

Supplies of lead-free petrol must be sufficient to cover regional and local needs.

Member States will be able to introduce lead-free petrol as early as 1 January 1986 if they so wish; those not opting to do so will not be able to ban the voluntary introduction of lead-free petrol on their home market. This is to facilitate the free movement of vehicles built to run on lead-free petrol before it becomes compulsory to bring it in.

When it comes to the quality of unleaded petrol, the Commission has set its sights on octane levels of 92 RON (regular grade) and 96 RON (premium grade); the technical specifications will be worked out in conjunction with the motor manufacturers and the oil industry with a view to reaching conclusions by 30 September 1984 and, where possible, establishing a draft European standard.

It should be noted that even if part of the vehicle population is already running on lead-free petrol the market will still require leaded fuel well beyond the date when lead-free petrol has to be introduced.

Drivers of vehicles already on the road will not therefore be faced with conversion costs as a result of this legislation.

In order to achieve a substantial reduction in lead emissions as quickly as possible - in the light of standards already implemented or decided on by half of the Member States - the Commission has proposed that the maximum lead content of petrol should be lowered to 0.15 g/l from 1 July 1989.

In order to accelerate the use of lead-free petrol and avoid the risk of "misfuelling" (using leaded petrol in vehicles designed to run on lead-free fuel), the Commission has called on the Member States to encourage the widest possible use of lead-free petrol by ensuring as far as possible that it is cheaper at the pump than leaded petrol.

B. AMENDMENTS TO THE DIRECTIVE SETTING LIMIT VALUES FOR MOTOR VEHICLE EMISSIONS¹

Following a commitment made at the European Council in Stuttgart in June 1983, the Commission has proposed a further reduction in limit values for emissions of carbon monoxide (CO), unburnt hydrocarbons (HC) and nitrogen oxides (NO_x), which are held responsible to a large extent for the problem of acid rain.

This proposal is aimed at reducing pollution from motor cars in two stages by means of a single Council decision to be taken by the end of this year.

First stage: lowering of the limit values, depending on the category of vehicle, by between 20 and 50% for carbon monoxide, between 20 and 40% for combined emissions of hydrocarbons and nitrogen oxides, and between 30 and 45% for nitrogen oxides alone.

These new limits would apply to all categories of vehicle unlike the existing method where the limit varies with the weight of the vehicle. The limits will apply to both petrol and diesel vehicles and will take effect on 1 October 1989 in the case of new models and on 1 October 1991 in the case of all new vehicles.

¹ (70/220/EEC ...) as amended by Directive 83/351/EEC of 16 June 1983.

Second stage: subsequent lowering of the limit values to a level geared to European driving conditions and in line with motor vehicle emission standards in force in the United States and Japan¹. These limits will be proposed by the Commission by 30 September 1984 on the basis of technical studies currently under way so that they can be adopted by the Council in the framework of the present Directive. These limit values will apply to all new models and all new vehicles put on the road as of 1 October 1995.

The technical arrangements for implementing this second stage will be adopted by the Council by the end of 1988 and may, for example, entail the adaptation of the test method to the technologies that will achieve these limit values and measurements to verify the effectiveness of such technologies over the lifetime of a vehicle.

Member States wishing to implement the new limit values ahead of schedule may do so provided they do not infringe the rules of the Treaty. Needless to say, they may not ban the sale or use of locally constructed or imported vehicles which comply with Community specifications.

¹ American standards:
(Test cycle FTP 75): HC : 0.41 g/mi; CO : 3.4 g/mi; NO_x : 1.0 g/mi.
Japanese standards:
("10 mode cycle"): HC : 0.39 g/km; CO : 2.7 g/km; NO_x : 0.48 g/km
("11 mode cycle"): HC : 9.5 g/test; CO : 85 g/test; NO_x : 6.0 g/test.



**INFORMATION · INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles juin 1984

PLOMB DANS L'ESSENCE ET EMISSIONS DE VEHICULES A MOTEUR

**PROPOSITIONS DE MODIFICATION DES DIRECTIVES
EXISTANTES (1)**

La Commission vient d'approuver les propositions de modification des directives en matière d'élimination du plomb dans l'essence et de la réduction des émissions des véhicules à moteur.(2)

Les propositions que la Commission soumet au Conseil sont conformes à la pratique législative de la Communauté qui consiste à déterminer des objectifs à moyen et long terme. Cette pratique permet aux entreprises de disposer des indications nécessaires à la gestion de leur développement en tenant compte, comme cela est indispensable du maintien d'un équilibre aussi satisfaisant que possible entre les coûts et les bénéfices d'une réglementation nouvelle.

La réglementation proposée prévoit par ailleurs expressément la possibilité pour les Etats membres d'une mise en oeuvre anticipée, dans le respect des règles du Traité.

La Commission considère comme nécessaire et possible que le Conseil parvienne à un accord sur la nouvelle réglementation avant la fin de l'année.

Il convient en effet de lever rapidement les incertitudes qui subsistent tant dans l'opinion publique qui doit être rassurée sur le fait que les Institutions communautaires se font les interprètes de ses préoccupations, que dans les entreprises dont les projets d'investissements futurs ne peuvent être ralentis, sous peine de mettre en cause leurs efforts tendant à améliorer leur compétitivité internationale.

(1) COM (84) 226

(2) voir note P-40

A. ELIMINATION DU PLOMB DANS L'ESSENCE

La Commission propose de remplacer la directive existante par une nouvelle directive qui tienne compte du principe selon lequel à partir de 1989, tous les nouveaux types de voitures devront fonctionner à l'essence sans plomb, cette obligation s'étendant à partir de 1991 à toutes les nouvelles voitures mises sur le marché.

La date de 1989 est commune à l'introduction obligatoire d'essence sans plomb et à la fixation de normes d'émission plus sévères. Elle correspond aux délais nécessaires aux industries pétrolière et automobile pour réaliser les investissements requis.

L'approvisionnement du marché doit être suffisant pour couvrir la demande régionale et locale en essence sans plomb.

Les Etats membres auront la possibilité d'anticiper, à partir du 1er janvier 1986, la mise sur le marché d'essence sans plomb; les autres Etats membres ne pourront interdire la mise volontaire sur leur marché de l'essence sans plomb. Cette disposition facilite la libre circulation des véhicules construits pour pouvoir utiliser de l'essence sans plomb avant l'introduction obligatoire de celle-ci.

En ce qui concerne la qualité de l'essence non plombée, la Commission vise un niveau d'octane de 92 RON (normale) et 96 RON (super); les spécifications techniques seront établies après consultation avec l'industrie automobile et pétrolière afin d'aboutir, avant le 30 septembre 1984, à des conclusions et si possible à un projet de norme européenne.

Une partie du parc des véhicules pourra déjà utiliser l'essence sans plomb. Toutefois, l'essence plombée sera encore requise par le marché pour une assez longue période après l'introduction obligatoire de l'essence sans plomb. Les propriétaires de véhicules non équipés pour l'utilisation d'essence sans plomb ne devront donc pas supporter les frais de transformation exigés par cette législation.

Afin d'arriver le plus rapidement possible à une réduction substantielle des émissions de plomb (et dans la ligne de ce que la moitié des Etats membres ont déjà mis en oeuvre ou décidé), la Commission propose d'abaisser, pour toute la Communauté, la teneur maximale autorisée de plomb dans l'essence plombée à 0,15 g/l à partir du 1er juillet 1989.

Afin d'accélérer l'emploi d'essence non plombée et d'éviter le risque de "misfueling" (emploi d'essence plombée dans des véhicules conçus pour de l'essence non plombée), la Commission invite les Etats membres à prendre des mesures d'incitation en faveur de la plus grande utilisation de l'essence sans plomb, qui devrait pouvoir être vendue, dans toute la mesure du possible, moins chère que l'essence plombée.

**B. MODIFICATION DE LA DIRECTIVE RELATIVE AUX
EMISSIONS DE POLLUANTS DES VEHICULES A MOTEUR (1)**

Faisant suite aux engagements pris lors du Conseil Européen de Stuttgart en juin 1983, la Commission propose une nouvelle réduction des valeurs limites pour les émissions de monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures non brûlés (HC) et oxydes d'azote (NO), dont il est reconnu qu'ils contribuent d'une façon significative au problème des pluies acides; Cette proposition vise à réduire la pollution en provenance des émissions des véhicules automobiles, selon une approche qui comporte deux volets et dont devra s'inspirer la décision unique que le Conseil devra prendre avant la fin de cette année;

Premier volet : l'abaissement des valeurs limites varie selon la catégorie des véhicules entre 20 et 50 % pour le monoxyde de carbone, entre 20 et 40 % pour les émissions combinées d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote et de 30 et 45 % pour les oxydes d'azote seuls; Ces nouvelles limites seraient appliquées à toutes les catégories de véhicules, en abandonnant la méthode précédente qui module les valeurs limites selon le poids des véhicules; de plus, ces limites s'appliqueront à la fois aux véhicules à essence et aux véhicules équipés de moteurs diesel; Les délais d'entrée en vigueur seraient le 1er octobre 1989 pour les nouveaux types de véhicules et le 1er octobre 1991 pour tous les nouveaux véhicules. Deuxième volet : abaissement ultérieur des valeurs limites à un niveau permettant d'obtenir des valeurs ajustées aux conditions européennes et correspondant à celles en vigueur aux Etats-Unis et au Japon en matière d'émissions des véhicules automobiles (2). Ces valeurs seront proposées par la Commission avant le 30 septembre 1984, sur la base des travaux techniques en cours, en vue de leur adoption au Conseil dans le cadre de la présente directive. Ces valeurs limites seront appliquées, tant aux nouveaux types de véhicules qu'à tous les nouveaux véhicules mis en circulation, à partir du 1er octobre 1995.

(1) (70/220/CEE...) modifiée par la directive 83/351/CEE du 16 juin 1983

(2) Normes américaines : (Test cycle FTP 75) : HC: 0,41 g/mi; CO: 3,4 g/mi; NO_x: 1,0 g/mi.
Normes japonaises : ("10 mode cycle") : HC: 0,39 g/km; CO: 2,7 g/km; NO_x: 0,48 g/km ("11 mode cycle") : HC: 9,5 g/essai; CO: 85g/essai NO_x: 6,0 g/essai.

Les modalités techniques de mise en oeuvre de ce deuxième volet seront arrêtées par le Conseil avant la fin de 1988. Elles pourraient se référer, par exemple, à l'adaptation de la méthode d'essai aux caractéristiques des technologies permettant de respecter ces valeurs limites, et à l'introduction de mesures permettant de vérifier l'efficacité de ces technologies pendant la durée de vie des véhicules.

Les Etats membres qui le souhaitent peuvent, dans le respect des règles du Traité, anticiper la mise en oeuvre des nouvelles valeurs prévues par la directive. Il va de soi que les Etats membres qui font usage de cette faculté ne peuvent interdire ni la mise sur le marché ni l'utilisation des véhicules, produits dans le pays ou importés, qui sont conformes aux prescriptions communautaires.
