

# Rapport

fait au nom de la commission des transports

sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil (doc. 143/69) relatives à

- I — une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur
- II — une modification de la directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques

**Rapporteur : M. Fellermaier**

Le 29 octobre 1969, la Commission des Communautés européennes a présenté au Conseil

- une proposition relative à une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur et
- une proposition modifiée relative à la directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques (document COM (69) 939 final du 22 octobre 1969).

Par lettre du 11 novembre 1969, le Conseil a consulté le Parlement européen, en insistant sur l'urgence de cette question et en invitant le Parlement à formuler son avis dans les délais les plus brefs.

La proposition de la Commission européenne a été distribuée aux membres du Parlement le 14 novembre 1969 comme document de séance sous le numéro 143/69.

Le 25 novembre 1969, le bureau du Parlement a chargé la commission des transports de faire rapport sur ces problèmes; la commission des affaires sociales et de la santé publique et la commission juridique ont été saisies pour avis. Dans sa réunion du 19 décembre 1969, la commission des transports a désigné M. Fellermaier comme rapporteur.

Le rapport a été examiné par la commission des transports en sa réunion du 16 février 1970, et adopté à l'unanimité.

Étaient présents : MM. Posthumus, président, Jozeau-Marigné, vice-président, Kollwelter, vice-président, Fellermaier, rapporteur, Faller, Berkbouwer (suppléant M. Biaggi), Boertien, Bourdellès, Cousté, De Gryse, Haage, Meister, Noè, Offroy, Pintus, Richarts et Seefeld.

---

## Sommaire

A — Proposition de résolution . . . . .	3	4. La directive considérée dans l'optique de la politique commerciale . . . . .	9
Proposition de directive I . . . . .	4	5. Les moteurs diesel . . . . .	9
Proposition de directive II . . . . .	7	6. Les problèmes de contrôle . . . . .	9
B — Exposé des motifs . . . . .	8	7. Observations sur les différents articles de la directive . . . . .	9
1. Remarque préliminaire . . . . .	8	Annexe I — Avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique . . . . .	11
2. L'aspect sanitaire . . . . .	8	Annexe II — Avis de la commission juridique . . . . .	14
3. La directive considérée dans l'optique de la politique des transports . . . . .	8		

## A

La commission des transports soumet, sur la base de l'exposé des motifs ci-joint, au vote du Parlement européen la proposition de résolution suivante :

### Proposition de résolution

portant avis du Parlement européen sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil relatives à

- I — une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur
- II — une modification de la directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques

*Le Parlement européen,*

- vu les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil <sup>(1)</sup>,
  - consulté par le Conseil conformément à l'article 43 du traité instituant la C.E.E. (doc. 143/69),
  - vu le rapport de la commission des transports ainsi que des avis de la commission juridique et de la commission des affaires sociales et de la santé publique,
  - considérant qu'il importe de contribuer non seulement à l'élimination des entraves aux échanges à l'intérieur du Marché commun, mais aussi à la protection des populations par une lutte contre la pollution atmosphérique ainsi qu'à une meilleure répartition des charges économiques globales dans le secteur des transports,
1. Approuve en principe les propositions de la Commission;
  2. Tient à ce que le délai du 30 juin 1970 soit respecté pour l'adoption de la directive par le Conseil;
  3. Invite la Commission à présenter au plus tôt une proposition de directive relative aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à auto-allumage;
  4. Invite en outre la Commission à présenter au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 1970 une proposition de directive concernant la réduction de la pollution atmosphérique par les tracteurs et machines agricoles;
  5. Estime que le champ d'application de la directive ne devrait pas être limité par une modification qui fixe la vitesse maximale des véhicules concernés à « plus de 50 km/h » au lieu de « plus de 25 km/h »;
  6. Invite la Commission et le Conseil à considérer que la santé court des dangers particuliers du fait de l'adjonction de plomb aux carburants;

---

<sup>(1)</sup> J.O. n° C 152 du 28 novembre 1969, p. 14 et 31.

7. Invite la Commission à faire siennes les modifications suivantes, conformément à l'alinéa 2 de l'article 149 du traité instituant la C.E.E.;

8. Charge son président de transmettre la présente résolution et le rapport de sa commission compétente au Conseil et à la Commission des Communautés européennes.

TEXTE PROPOSÉ PAR LA COMMISSION  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

TEXTE MODIFIÉ

## I

### Proposition d'une directive

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,      LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et notamment celles de l'article 100,

vu la directive du Conseil du ..... concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que l'Allemagne a arrêté en date du 18 octobre 1968 une loi concernant la pollution de l'air provoquée par les véhicules à moteur; que cette loi a été publiée dans le « Bundesgesetzblatt » (Journal officiel) d'octobre 1968 et sera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1970;

considérant qu'en France a été publié au Journal officiel en date du 17 mai 1969 un arrêté concernant la « Limitation de la teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement des véhicules automobiles émis au régime du ralenti » et la « Composition des gaz d'échappement émis par les véhicules automobiles équipés de moteur à essence »; que cet arrêté est applicable :

- aux véhicules réceptionnés par type à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1971 s'ils comportent un moteur d'un type nouveau, c'est-à-dire n'ayant jamais été monté sur un véhicule ayant donné lieu à une réception par type;
- aux véhicules mis en circulation pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1972;

<sup>(1)</sup> COM (68) 529 fin. du 11 juillet 1968; J.O. n° C 125 du 28 novembre 1968.

considérant que ces dispositions sont susceptibles de créer des obstacles à l'établissement et au fonctionnement du Marché commun;

considérant qu'il en résulte la nécessité d'harmoniser ces dispositions afin de permettre, dès leur entrée en vigueur, la mise en œuvre, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception communautaire qui a fait l'objet de la directive du Conseil du .....

considérant qu'en ce qui concerne l'essai du type I, il y a lieu de tenir compte des difficultés d'adaptation de l'industrie;

considérant que, en ce qui concerne les prescriptions et les essais, il a été jugé opportun de reprendre ceux qui ont été proposés par la Commission économique pour l'Europe de Genève dans son projet de règlement (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules équipés de moteur à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur) qui est destiné à être annexé à l'accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur <sup>(1)</sup>;

considérant que les prescriptions techniques et les essais doivent pouvoir être adaptés rapidement au progrès de la technique; qu'il convient à cet effet de prévoir l'application de la procédure fixée à l'article 12 de la directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques du .....

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

### Article 1

On entend par véhicule, au sens de la présente directive, tout véhicule à moteur à allumage commandé circulant sur route, avec ou sans carrosserie, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction excédant 25 km/h.

### Article 1 bis

Cette directive s'applique à la première réception de modèles de véhicules, à la première réception des véhicules ainsi qu'au contrôle technique courant des véhicules et à la nouvelle réception de véhicules provisoirement retirés de la circulation.

<sup>(1)</sup> Doc CEE de Genève W/TRANS/WP29/293/rév. 1 du 11 avril 1969.

## Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant la limitation des émissions de gaz polluants en provenance du moteur à allumage commandé équipant ledit véhicule :

- à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1970 si ces véhicules répondent aux prescriptions fixées aux annexes I, II, IV, V et VI;
- à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1971 si ces véhicules répondent en outre aux prescriptions fixées à l'annexe III.

## Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la **première** réception de portée nationale **ou la nouvelle réception** d'un véhicule pour des motifs concernant la limitation des émissions de gaz polluants en provenance du moteur à allumage commandé équipant ledit véhicule :

- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971 si ces véhicules répondent aux prescriptions fixées aux annexes I, II, IV, V et VI;
- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1972 si ces véhicules répondent en outre aux prescriptions fixées à l'annexe III.

## Article 3

Toute disposition figurant aux annexes I, II, III, IV, V et VI peut être modifiée conformément à la procédure prévue à l'article 12 de la directive du Conseil concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques du .....

## Article 3 bis

Les États membres instituent un système de **contrôle permanent** des véhicules concernés par la présente directive.

## Article 4

Les États membres adoptent les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 30 juin 1970 et en informent immédiatement la Commission.

## Article 5

Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de *tout projet ultérieur* de dispositions *essentielles* d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

## Article 5

Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de **tous** <sup>(1)</sup> **les projets ultérieurs** de dispositions d'ordre législatif, réglementaire ou administratif qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

## Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Les annexes figurent au *J.O.* n° C 152 du 28 novembre 1969, p. 15 à 31.

(1) Ne concerne que les versions française, italienne et néerlandaise.

II

Proposition modifiée de la directive du Conseil  
concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception  
des véhicules à moteur et de leurs remorques <sup>(1)</sup>

La rédaction au point 3.2.8 de l'annexe II (p. 4)  
est à remplacer par la suivante :

3.2.8 Contrôles relatifs à la pollution de l'air  
**D.P.-P.V.**

---

<sup>(1)</sup> COM (68) 529 fin. du 11 juillet 1968; J.O. n° C 125 du 28 novembre 1969.

## B

### EXPOSÉ DES MOTIFS

#### 1. Remarque préliminaire

1. La première proposition est une « directive particulière » qui précise les modalités d'exécution de la directive-cadre concernant « le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques ».

2. Dès le 24 novembre 1969, la commission des transports a présenté au Parlement européen un rapport sur la proposition de l'exécutif relative à cette directive-cadre (Rapport de M. Cousté, doc. 137/69). La résolution portant avis du Parlement sur cette directive a été adoptée au cours de la séance du 28 novembre 1969.

3. Toutefois, le Conseil n'a pas encore, à ce jour, adopté cette directive-cadre.

4. C'est pourquoi la Commission des Communautés européennes peut, conformément aux dispositions de l'article 149, alinéa 2, du traité, présenter au Conseil, en tant que partie II de son document, une proposition modifiée de sa directive-cadre, comportant une légère modification rendue nécessaire par la directive particulière à l'examen.

#### 2. L'aspect sanitaire

5. L'aspect le plus important de la présente directive est son aspect sanitaire. Les activités de la Communauté dans le domaine de l'harmonisation des dispositions techniques applicables aux véhicules automobiles sont assurément conditionnées par la nécessité d'éliminer les distorsions de concurrence dans les échanges intracommunautaires des véhicules automobiles. Mais nul n'hésitera, même à la commission des transports, à accorder, lors de l'examen parlementaire des problèmes posés par les émissions de gaz polluants en provenance des moteurs des véhicules automobiles, aux problèmes de la santé plus d'importance qu'aux aspects de politique commerciale et de politique de transport. La commission sociale du Parlement européen a été saisie pour avis et ne manquera sans doute pas de formuler des observations particulières sur l'aspect sanitaire de

la directive. La commission des transports n'en est pas moins fondée à constater que la lutte contre la pollution de l'air et de l'eau sera l'une des principales tâches de l'humanité dans les décennies à venir et qu'il convient de saisir toute occasion pour y apporter une contribution active.

6. Dans cette optique, il faudrait donc que, dans la présente directive, l'harmonisation des dispositions relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé (donc des moteurs à essence) se fasse dans le sens d'une généralisation des dispositions les plus sévères existant en la matière. Il se recommande même que la Communauté aille — si cela est techniquement réalisable — au delà des prescriptions les plus sévères, plutôt que d'inciter par exemple l'un des pays à assouplir ses dispositions nationales pour se conformer à l'harmonisation européenne.

7. Les émissions de gaz des véhicules automobiles sont devenues un véritable fléau pour les populations urbaines. Au regard des mesures destinées à combattre ce fléau, le renchérissement des transports par route ne peut avoir aucun rôle à jouer. Il convient d'ailleurs de noter que, dans l'industrie automobile, les progrès accomplis par des mesures de rationalisation en matière de sécurité et de santé ne se traduisent pas forcément par un accroissement des coûts.

#### 3. La directive considérée dans l'optique de la politique des transports

8. L'exploitation de toutes les possibilités techniques existant pour lutter contre la pollution de l'atmosphère peut néanmoins déboucher sur une augmentation des coûts des transports par route. A ce propos, il est utile de faire observer que, sous le rapport de la politique des transports, les concurrents des transports par route, et en premier lieu les transports ferroviaires et les transports aériens, sont soumis ou vont être soumis à des prescriptions en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et que les dispositions techniques de la présente directive s'insèrent rationnellement dans une politique des transports visant à imputer, autant que

possible, à chaque mode de transport les frais dont il est responsable. En d'autres termes, il faut éviter, dans la mesure du possible, que des modes de transport ne parviennent à obtenir, aux dépens de la collectivité, des conditions de concurrence plus avantageuses que celles de leurs concurrents.

9. Les émissions de gaz des véhicules automobiles sont de plus en plus fréquemment à l'origine de coûts sociaux qui sont d'autant moins supportables qu'il s'agit en l'occurrence de coûts résultant de dommages causés à la santé humaine etc. Sans doute est-il difficile de les chiffrer, mais plus personne ne conteste de nos jours leur existence. (Seuls des exemples absurdes comme la distribution de masques anti-brouillard à la population de Londres et d'autres grandes villes, l'installation de dispositifs d'évacuation des gaz aux passages-frontières et en d'autres endroits où se produisent des « bouchons » de circulation, la mise en place de systèmes d'aération dans les tunnels, la construction d'installations destinées à protéger les agents chargés de régler la circulation, permettent une évaluation précise de ces coûts.)

Au total, une harmonisation allant dans le sens des dispositions les plus rigoureuses s'intègre parfaitement dans la politique globale des transports.

#### 4. La directive considérée dans l'optique de la politique commerciale

10. En dernière analyse, l'harmonisation procède de la nécessité de faire de la Communauté un marché uniforme pour les véhicules automobiles, afin que des dispositions identiques d'homologation soient appliquées dans les six pays. Or, il y aurait distorsion de concurrence dans les échanges intracommunautaires si, par exemple, l'industrie automobile française n'avait pas à acquitter de droits de douane à l'exportation vers l'Allemagne, mais devait se heurter, dans ce pays, à des prescriptions plus sévères en matière d'émissions de gaz polluants, en sorte que les véhicules produits en France et admis sur le marché français ne pourraient y être exportés.

Cet aspect inhérent aux échanges intracommunautaires n'influe cependant pas sur la question de savoir à quel niveau les dispositions devraient être harmonisées.

11. S'agit-il, en particulier, des échanges avec les pays tiers, on pourrait faire valoir que l'application de dispositions trop rigoureuses au sein de la Communauté se traduirait par un renchérissement des exportations vers les pays tiers, de nature à diminuer la compétitivité des industries automobiles de la Communauté sur le marché mondial. Cet argument ne résiste pas à l'examen, car les États-Unis par exemple ont adopté, bien avant les États membres,

des dispositions très strictes en matière d'émissions de gaz des véhicules automobiles et les appliquent aussi aux véhicules importés. En outre, il se trouve que, dans le reste du monde, en particulier dans plusieurs pays dont les marchés sont importants pour les exportations de la Communauté, la tendance est au renforcement de ces dispositions et que si la Communauté prenait les devants dans ce domaine, son exemple inciterait d'autres pays tiers à arrêter des dispositions favorisant la santé.

#### 5. Les moteurs diesel

12. Les propositions de la Commission de la C.E.E. se limitent provisoirement aux moteurs à essence, à l'exclusion des moteurs diesel. Même en admettant que la limitation de la teneur en monoxyde de carbone des moteurs à essence est un objectif particulièrement urgent, on pourrait néanmoins demander à la Commission des Communautés européennes si elle a considéré que les fumées s'échappant de moteurs diesel mal réglés nuisent également à la santé et à la sécurité. Un contrôle très strict du réglage des moteurs diesel serait tout aussi souhaitable que le contrôle de la construction des moteurs à essence.

#### 6. Les problèmes de contrôle

13. En ce qui concerne les moteurs diesel, il y a donc un problème de contrôle, lequel se pose d'ailleurs aussi dans le domaine couvert par les propositions de la Commission européenne. Suffit-il de vérifier, en effet, si, au départ de l'usine, la construction des automobiles et chaque véhicule particulier sont conformes aux dispositions législatives en vigueur? Comme chacun sait, de nombreux automobilistes apportent par la suite des modifications à leur véhicule. Or, ils pourraient modifier ou supprimer des pièces dont l'emploi est prescrit par la proposition de directive.

14. La seule manière d'éviter que l'on ne tourne ainsi les dispositions en vigueur est d'instaurer un contrôle technique suffisant, c'est-à-dire efficace, dans tous les pays.

#### 7. Observations sur les différents articles de la directive

15. La proposition de directive de la Commission de la C.E.E. s'applique à tous les véhicules dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h,

alors que la législation allemande en ce domaine n'est applicable qu'aux véhicules dont la vitesse maximale dépasse 50 km/h.

Sur ce point, la législation communautaire est donc plus sévère que la législation allemande; il s'ensuivra qu'à l'avenir les véhicules circulant en Allemagne, dont la vitesse maximale se situe entre 25 et 50 km/h, devront également satisfaire aux nouvelles dispositions. Il y a lieu de s'en féliciter en ce sens que l'harmonisation doit toujours se faire au niveau des dispositions nationales les plus rigoureuses ou au delà de ce niveau.

#### *Article 2*

L'article 2 de la proposition stipule que les États membres ne peuvent refuser la réception de portée nationale d'un véhicule, si ce véhicule répond aux prescriptions communautaires. Il pourrait en résulter qu'à l'avenir, des véhicules homologués en vertu des dispositions C.E.E. puissent aussi être admis dans les pays dont les dispositions nationales sont plus sévères. Seulement l'harmonisation devrait toujours, suivant le principe général que nous avons défendu plus haut, s'effectuer au niveau le plus élevé. Aussi bien, il est fort possible qu'une disposition comme celle de l'article 2 soit inévitable, notamment pour permettre, le cas échéant, à un pays de renforcer ses dispositions sans devoir attendre que la procédure d'harmonisation se fasse au degré de la C.E.E. En ce cas, il faudrait toutefois veiller à ce que la Communauté fasse en sorte que

les autres pays procèdent sans délai à l'harmonisation nécessaire. Les articles 3 et 5 semblent d'ailleurs garantir qu'il en sera effectivement ainsi.

#### *Article 3*

L'article 3 définit la procédure permettant de modifier les dispositions C.E.E. en vue d'une adaptation au progrès de la technique.

#### *Article 4*

Pas d'observations.

#### *Article 5*

L'article 5, qui engage les États membres à informer la Commission des Communautés européennes de tous les projets qu'ils envisagent dans ce domaine, est une garantie que l'harmonisation communautaire pourra toujours se faire au niveau des dispositions nationales les plus sévères.

#### *Article 6*

Pas d'observations.

#### *Annexes*

Pas d'observations.

## Avis de la commission des affaires sociales et de la santé publique

Rédacteur : M. Merchiers

En sa séance du 25 novembre 1969, le Parlement européen a renvoyé les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil (doc. 143/69) relatives à

- I — une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur
- II — une modification de la directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques

à la commission des transports, compétente au fond, et pour la première directive, à la commission des affaires sociales et de la santé publique, ainsi que pour la deuxième directive, à la commission juridique, saisies pour avis.

Le 15 décembre 1969, la commission des affaires sociales et de la santé publique a chargé M. Merchiers de rédiger un avis à l'intention de la commission compétente au fond.

La commission a examiné la proposition de directive de la Commission européenne (doc. 143-I/69) au cours de ses réunions des 6 et 21 janvier 1970.

Le présent avis a été examiné et adopté à l'unanimité par la commission en sa réunion du 21 janvier 1970.

Étaient présents : MM. Müller, président, Merchiers, vice-président et rapporteur pour avis, Bading (suppléant M. Bergmann), Behrendt, Berkhouwer, Brégégère, Califice, Dittrich, Gerlach, Girardin, van der Ploeg, Ramaekers, Ricci et Vredeling.

## I — Généralités

1. La proposition de directive est fondée à juste titre sur l'article 100 du traité de la C.E.E. En effet, il se fait que dans deux pays de la Communauté, des dispositions relatives aux gaz polluants émis par les moteurs équipant les véhicules automobiles, dispositions qui sont de nature à entraver les échanges intracommunautaires de marchandises, doivent entrer en vigueur prochainement. Il s'agit :

— d'une loi concernant la pollution de l'air provoquée par les véhicules à moteur, que la république fédérale d'Allemagne a promulguée en octobre 1968 et qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1970;

— d'un arrêté français du 31 mars 1969, déjà publié lui aussi, concernant la limitation de la teneur en monoxyde de carbone des gaz d'échappement des véhicules automobiles émis au régime du ralenti et la composition des gaz d'échappement émis par les véhicules automobiles équipés de moteur à essence, qui sera applicable à certains véhicules à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1971 et à d'autres à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1972.

2. Ces dispositions tiennent compte du fait que la mise en œuvre des récentes découvertes techniques permettrait de réduire la teneur en oxyde de carbone et en hydrogène carboné des moteurs à allumage commandé des véhicules.

Les moyens appropriés à cette fin sont les améliorations apportées aux moteurs permettant une combustion plus complète et l'installation d'appareils de purification des gaz d'échappement produits dans le moteur.

3. La proposition de directive de la Commission s'inscrit dans le cadre du programme général adopté par le Conseil

le 28 mai 1969 en vue de l'élimination des entraves techniques aux échanges de produits industriels, résultant de disparités entre les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres (1). Elle s'inscrit dans la deuxième phase du programme général, pour laquelle le calendrier suivant a été arrêté :

— présentation des propositions de la Commission au Conseil : avant le 1<sup>er</sup> janvier 1970;

— décision du Conseil : avant le 1<sup>er</sup> juillet 1970.

La commission souligne à ce propos que la deuxième phase du programme général prévoit également la présentation d'une directive concernant la réduction de la pollution atmosphérique par les tracteurs et machines agricoles (2).

La commission invite la Commission européenne à présenter également cette proposition de directive, sinon avant le 1<sup>er</sup> janvier 1970, comme le prévoit le programme, du moins avant le 1<sup>er</sup> avril 1970.

4. Dans l'exposé des motifs de sa proposition de directive, la Commission rappelle que la commission économique des Nations unies pour l'Europe (C.E.E.) à Genève a élaboré un projet de règlement prévoyant des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules équipés de moteurs à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants par le moteur. La plupart des pays européens ont manifesté l'intention de s'y conformer dans des délais raisonnables. En conséquence, la Commission européenne a estimé opportun de reprendre dans les annexes techniques de sa proposition

(1) Cf. J.O. n° C 76 du 17 juin 1969, p. 1 et s.

(2) Cf. J.O. n° C 76 du 17 juin 1969, p. 3.

de directive, qui ont trait notamment aux définitions et aux prescriptions d'essais, les dispositions contenues dans le projet de règlement de la commission économique des Nations unies pour l'Europe.

5. Il n'appartient pas à la commission des affaires sociales et de la santé publique, compétente pour avis, d'examiner les détails techniques de la proposition. Elle se bornera à étudier les principaux aspects du problème qui concernent la santé publique.

6. La commission souligne que les progrès rapides de la motorisation au cours des dernières années se sont traduits en particulier dans les régions à forte densité de circulation, par un accroissement constant de la pollution de l'air par les composants incommodes ou nocifs des gaz émis par les moteurs à combustion interne. Pour les moteurs à essence, moteurs à allumage commandé, il s'agit de monoxyde de carbone, de résidus d'hydrocarbures non oxydés, d'oxyde d'azote et de composés du plomb, et pour les moteurs diesel, il s'agit principalement de noir de fumée, d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote. Il est établi que c'est surtout dans les zones de concentration industrielle et dans les grandes villes que ces gaz toxiques atteignent un taux de concentration tel qu'ils sont nocifs pour l'homme. On connaît leur effet nocif sur la circulation, les tissus, les muqueuses, les voies respiratoires et la conjonctive. Il faut souligner à ce propos que le noir de carbone contient des produits cancérogènes et de l'acide sulfurique.

7. On ne comprend donc pas que la Commission ait limité le champ d'application des dispositions communautaires proposées aux gaz toxiques émis par les moteurs de véhicules à allumage commandé (moteurs à essence) et ne l'ait pas étendu aux moteurs de véhicules à *auto-allumage* (moteurs diesel). En effet, les gaz émis par les moteurs diesel ne sont pas moins nocifs que les autres. On trouve d'ailleurs parmi les hydrocarbures contenus dans les gaz émis par les moteurs diesel du 3,4 benzo-pyrène ( $C_{15}H_{12}$ ), qui est cancérogène.

Du reste, le programme général ne prévoit, en ce qui concerne les mesures à prendre pour lutter contre la pollution atmosphérique, aucune restriction en fonction des sources de pollution. Il stipule sans ambiguïté que la directive à arrêter dans la deuxième phase sera applicable au secteur des « véhicules à moteur » et à la pollution atmosphérique.

La commission invite en conséquence l'exécutif à présenter au plus tôt une directive d'harmonisation relative aux gaz émis par les moteurs de véhicules à *auto-allumage*. Il se conformerait ainsi non seulement au programme général, mais aussi aux impératifs majeurs de la sauvegarde de la santé publique. Cette demande de la commission est d'autant plus justifiée que le projet de règlement élaboré par la commission économique pour l'Europe, à Genève, est en voie d'achèvement et que la Commission des Communautés européennes s'y est rapportée en cette matière.

8. Le Congrès pour la lutte contre la pollution de l'air, organisé à Dusseldorf du 14 au 16 octobre 1969 par le « Verein Deutscher Ingenieure » (Union des ingénieurs allemands), a notamment abouti aux conclusions suivantes :

- l'installation de dispositifs spéciaux permet de réduire la teneur des gaz d'échappement en monoxyde de carbone à un niveau où elle n'est plus nocive;
- l'amélioration du processus de combustion permet de ramener les émanations d'hydrogène carboné à un taux auquel elles ne sont plus nocives;
- il est possible d'éviter dans une large mesure l'émission de particules de noir de fumée;
- les dispositifs permettant de réduire l'émission de produits nocifs sont installés soit dans les organes produisant le mélange gazeux (carburateur ou injecteur), soit

après les soupapes d'échappement, où un apport d'air assuré, avec ou sans catalyseur, la post-combustion des produits toxiques.

On se reportera à ce sujet à la note du secrétariat sur le congrès de Dusseldorf, notamment au chapitre intitulé « La circulation routière et la pollution de l'air » (1).

9. Pour ces raisons, la commission approuve pour l'essentiel la proposition de directive de l'exécutif. Pour des raisons touchant à la protection de la santé publique, elle tient particulièrement à ce que soit respectée la date du 30 juin 1970 pour la mise en application de la directive.

En effet, on ne voit pas pourquoi les populations de la Belgique, de l'Italie, du Luxembourg et des Pays-Bas devraient être moins bien protégées contre les gaz polluants émis par les véhicules à moteur que les populations allemande et française.

A'ors que la santé publique est en jeu, la commission ne saurait accepter aucun compromis en vertu duquel la circulation de véhicules dépourvus de dispositifs d'épuration des gaz d'échappement resterait autorisée en Belgique, en Italie, au Luxembourg ou aux Pays-Bas pendant une période transitoire. La santé publique doit primer les considérations économiques que les producteurs et les vendeurs d'automobiles, soucieux peut-être de se débarrasser de leurs « anciens stocks », pourraient faire valoir. S'il a été possible dans deux pays de la Communauté de mettre le progrès technique au service de la santé publique, il n'y a aucune raison de retarder la mise en œuvre des mesures de protection considérées dans les autres pays de la Communauté.

10. L'article 2 stipule que les États membres ne peuvent refuser la réception de portée nationale ni la réception C.E.E. si les véhicules répondent à certaines conditions, ce qui implique que les États membres auront la possibilité d'autoriser la mise en circulation de véhicules dépourvus d'appareil d'épuration des gaz d'échappement. La commission regrette le maintien de cette possibilité. Pour des raisons de santé publique, elle aurait préféré que les dispositifs de limitation des émissions de gaz polluants soient rendus obligatoires dans toute la Communauté.

11. A ce propos, une remarque s'impose, c'est que la Commission n'a pu fonder sur le traité (art. 100) sa proposition de directive, conçue dans l'intérêt de la santé publique, que parce que deux États membres avaient déjà pris en la matière des mesures de protection de la santé publique. S'il en avait été autrement, la Commission n'aurait pas pu intervenir, en dépit de l'urgence des mesures à prendre pour éviter les atteintes en question à la santé des populations de la Communauté.

La commission déplore cette situation juridique et demande que soit inscrite dans le nouveau traité, qui résultera de la fusion des traités actuels, une disposition imposant à la Communauté l'obligation d'intervenir lorsque le progrès technique permet d'assurer, par des mesures appropriées, un renforcement de la protection de la santé publique.

## II — Remarques sur les principales dispositions de la proposition de directive

12. L'article 1 définit le champ d'application de la directive : elle s'applique à toutes les catégories de véhicules à moteur à allumage commandé ayant au moins quatre roues et dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h.

(1) Cf. doc. PE 23.149, p. 8 et 9.

Pour des raisons de santé publique, une minorité de la commission s'est prononcée en faveur d'une extension du domaine d'application aux véhicules avec au moins trois roues et, dans certains cas, également à deux roues.

A son grand regret, la commission a pris acte de ce que l'exécutif s'est rallié à l'intention du Conseil de restreindre le domaine d'application de la directive aux véhicules avec une vitesse supérieure à 50 km/h.

13. Suivant l'article 2, les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant la limitation des émissions de gaz polluants en provenance du moteur à allumage commandé au sens de l'article 1.

Cette disposition est applicable à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1970 si ces véhicules répondent aux prescriptions relatives :

- aux essais (annexe I),
- aux caractéristiques essentielles du moteur et à la conduite des essais (annexe II),
- au contrôle de l'émission de monoxyde de carbone au régime du ralenti (annexe IV),
- au contrôle des émissions de gaz de carter (annexe V),
- aux caractéristiques du carburant de référence et aux méthodes utilisées pour le déterminer (annexe VI).

Les dispositions de l'article 2 sont applicables à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1971 si les véhicules répondent en outre aux prescriptions sur le contrôle des polluants émis en moyenne dans une zone urbaine encombrée après un démarrage à froid (annexe III). Cet « essai du type I » n'est prévu qu'à partir de cette date pour laisser à l'industrie de la Communauté le temps de s'adapter.

Une majorité de la commission s'est prononcée en faveur d'un report de ces dates au 1<sup>er</sup> janvier 1971 et au 1<sup>er</sup> janvier 1972.

En outre, la commission insiste pour que ces délais soient appliqués non seulement à la première réception des véhicules, mais aussi aux réceptions *ultérieures*, ce qui implique que les dispositions de l'article 2 porteraient également sur les véhicules anciens retirés provisoirement de la circulation du fait de défauts techniques et qui devraient faire l'objet d'une nouvelle réception, après élimination de ces défauts par suite de transformations.

14. Aux termes de l'article 4, les États membres doivent arrêter les dispositions nécessaires pour se conformer à la directive *avant le 30 juin 1970*, et en informer immédiatement la Commission.

Soucieuse de voir *prendre en temps utile* les mesures de protection sanitaire voulues, la commission insiste pour que ce délai soit respecté.

15. L'article 5 prévoit que, dès la notification de la directive, les États membres informent la Commission, en temps utile pour qu'elle puisse présenter ses observations,

de tout projet ultérieur de dispositions essentielles d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la directive.

Il convient de relever ici une divergence. Dans les textes français, italien et néerlandais, il est question de l'obligation d'informer la Commission de dispositions « essentielles » d'ordre législatif, réglementaire ou administratif. La commission juridique a déjà souligné à plusieurs reprises, dans des cas similaires, que le mot « essentiel » peut donner lieu à des divergences d'interprétation. Aussi préconise-t-elle, comme elle l'a toujours fait jusqu'à présent, de mettre en concordance avec le texte allemand les versions rédigées dans les autres langues officielles de façon que soient visés *tous* les projets ultérieurs de dispositions d'ordre législatif, réglementaire ou administratif.

### III — Conclusions

16. La commission des transports, compétente au fond, est priée de tenir compte, dans son rapport, des considérations qui précèdent et notamment de faire siennes les modifications suivantes

#### a) Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception C.E.E. ni la *nouvelle* réception de portée nationale d'un véhicule pour des motifs concernant la limitation des émissions de gaz polluants en provenance du moteur à allumage commandé équipant ledit véhicule :

- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1971 si ces véhicules répondent aux prescriptions fixées aux annexes I, II, IV, V et VI;
- à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1972 si ces véhicules répondent en outre aux prescriptions fixées à l'annexe III.

#### b) Article 5

Dès la notification de la présente directive, les États membres veillent en outre à informer la Commission, en temps utile pour présenter ses observations, de *tous* les projets ultérieurs de dispositions d'ordre législatif, réglementaire ou administratif qu'ils envisagent d'adopter dans le domaine régi par la présente directive.

17. La commission attache en outre beaucoup d'importance à ce que, dans sa résolution, la commission des transports invite l'exécutif à présenter une directive d'harmonisation sur les émissions de gaz polluants en provenance de moteurs à auto-allumage (moteurs diesel), ce qui serait la seule manière de tenir compte de la santé publique. Une telle directive est d'ailleurs prévue dans le programme général pour l'élimination des entraves techniques.

## Avis de la commission juridique

Rédacteur : M. Jozeau-Marigné

Le 18 novembre 1969, le Conseil a demandé la consultation du Parlement sur les propositions de la Commission des Communautés européennes au Conseil (doc. 143/69) relatives à

- I — une directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur et
- II — une modification de la directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques.

Le 24 novembre 1969, ces deux textes ont été renvoyés à la commission des transports, compétente au fond, et à la commission juridique, compétente pour avis.

Le 5 décembre 1969, la commission juridique a désigné M. Jozeau-Marigné comme rédacteur de l'avis.

Le 27 février 1970, elle a adopté le présent avis à l'unanimité.

Étaient présents : M. Dehousse, président f.f., M. Merchiers, vice-président, M. Jozeau-Marigné, rédacteur, MM. Armengaud, Bermiani, Boertien, Burger, De Gryse, Estève, Lautenschlager, Lucius et Memmel.

1. Par lettre du 11 novembre, le président du Conseil a demandé l'avis du Parlement sur une proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres aux émissions de gaz polluants en provenance des moteurs à allumage commandé, équipant les véhicules à moteur, et sur une proposition de modification de la directive concernant le rapprochement des législations des États membres, relatives à la réception des véhicules à moteur et leurs remorques.

Lors de la séance plénière du 24 novembre 1969, la commission juridique a été saisie pour avis, la commission des transports étant saisie au fond.

2. La commission juridique constate d'abord que les deux propositions de directives posent un problème technique sur lequel elle n'est pas compétente pour se prononcer. C'est l'affaire de la commission des transports.

Elles posent, cependant, aussi deux problèmes juridiques qu'elle estime opportun de souligner.

3. Le premier résulte de ce que la proposition de directive « se situe dans la perspective de l'harmonisation optionnelle » (cf. exposé des motifs). La commission juridique a estimé devoir demander à la Commission des Communautés des précisions au sujet de cette notion. À ce sujet, la Commission des Communautés a précisé que la formule « harmonisation optionnelle » était un « raccourci » couramment employé par elle qui n'impliquait pas que la directive n'avait pas la valeur juridique reconnue par le traité à un acte de cette nature. Ce qui est optionnel, c'est le choix, pour autant qu'il y en ait : le

producteur d'un État membre qui désire exporter dans un autre État membre a le choix soit de se conformer aux dispositions nationales de l'État membre importateur, soit d'adapter sa production aux exigences de la directive communautaire. Ceci lui permet de monter une seule série pour l'ensemble du Marché commun, car chaque État membre est tenu d'admettre toute marchandise fabriquée conformément aux stipulations de cette directive.

La seconde question juridique est celle du champ d'application de l'article 100. La question se pose sur le plan juridique de savoir :

- si la Commission doit attendre, pour proposer un texte de directive, qu'une initiative soit prise sur le plan national dans les six États membres;
- si une initiative dans un ou plusieurs États membres suffit pour justifier l'application de l'article 100 du traité C.E.E.;
- si l'article 100 peut être appliqué en l'absence de toute initiative sur le plan national.

4. La commission juridique reconnaît cependant qu'il s'agit là d'un problème général d'application du traité en matière de rapprochement des législations. Elle souhaiterait à ce sujet, une prise de position de la Commission des Communautés basée sur une réflexion approfondie. Toutefois, elle ne veut pas reporter pour autant l'adoption de son avis au sujet de la directive soumise à son examen.

Elle estime, en conséquence, que, sur le plan juridique, l'adoption de celle-ci, dans la rédaction proposée par la Commission des Communautés, n'appelle pas d'objection.