

18 mars 1999 A4-0128/99

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil (COM(98)0472 - C4-0512/98 - 98/0247(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

Rapporteur: M. James Fitzsimons

DOC_FR\RR\374\374882 PE 229.945/déf.

Commented [COMMENT1]:

(Amendement ##)

→##←

SOMMAIRE

Page

Page réglementaire 3

A. PROPOSITION LÉGISLATIVE 4

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE 7

B. EXPOSÉ DES MOTIFS 8

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Par lettre du 3 septembre 1998, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 189 B, paragraphe 2, du traité CE et à l'article 100 A du traité CE, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil.

Au cours de la séance du 18 septembre 1998, le Président du Parlement a annoncé qu'il avait renvoyé cette proposition, pour examen au fond, à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs et, pour avis, à la commission de l'agriculture et du développement rural ainsi qu'à la commission économique, monétaire et de la politique industrielle.

Au cours de sa réunion du 13 octobre 1998, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs a nommé M. James Fitzsimons rapporteur.

Au cours de ses réunions du 17 février et du 16 mars 1999, elle a examiné la proposition de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative à l'unanimité.

Ont participé au vote/Étaient présents au moment du vote les députés Collins, président; Fitzsimons, rapporteur; Blokland, Bowe, Flemming, Graenitz, Grossetête, Jensen K., Kestelijn-Sierens (suppléant M. Eisma), Pollack, Schlechter (suppléant Mme Lienemann), Schnellhardt, Roth-Behrend et Virgin.

La commission économique, monétaire et de la politique industrielle a décidé le 25 novembre 1998 et la commission de l'agriculture et du développement rural a décidé le 20 janvier 1999 qu'elles n'émettraient pas d'avis.

Le rapport a été déposé le 18 mars 1999.

Le délai de dépôt des amendements sera indiqué dans le projet d'ordre du jour de la période de session au cours de laquelle le rapport sera examiné.

A.
PROPOSITION LÉGISLATIVE

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil (COM(98)0472 - C4-0512/98 - 98/0247(COD))

Cette proposition est approuvée avec les modifications suivantes:

Texte proposé par la Commission()

Modifications apportées par le Parlement

(Amendement 1)
Huitième considérant bis (nouveau)

(8 bis) considérant que le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu le 20 décembre 1994 d'un *modus vivendi* concernant les mesures d'exécution des actes adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 189 B du traité CE⁽¹⁾;

(¹) JO C 102 du 4.4.1996, p. 1.

(¹) JO C 303 du 2.10.1998, p. 9.

(Amendement 2)
Article 6

Sur la base d'une proposition que la Commission soumet, le cas échéant, avant la fin de l'année 2004, le Parlement européen et le Conseil prennent une décision avant la fin de l'année 2006 sur un renforcement des valeurs limites des émissions. Dans sa proposition élaborée sur la base de recherches et d'études pour une évaluation du rapport coût/efficacité généré par l'application de valeurs limites renforcées, la Commission propose des mesures proportionnelles et raisonnables au regard des objectifs visés, et qui prennent en considération la disponibilité globale des techniques pour le contrôle des émissions polluantes de l'air provenant des moteurs et

Sur la base d'une proposition que la Commission soumet, avant la fin de l'année 2002, le Parlement européen et le Conseil prennent une décision avant la fin de l'année 2005 sur un renforcement des valeurs limites des émissions. Cette proposition est élaborée sur la base de la réalisation, selon le meilleur rapport coût/efficacité, des normes communautaires de qualité de l'air prévues dans la directive 96/62/CE⁽¹⁾ concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et dans la directive 99/.../CE⁽²⁾ relative aux valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant ainsi que dans les directives connexes subséquentes et est

l'intégration des nouveaux systèmes de moteurs et d'accessoires des tracteurs, tout comme l'état de qualité de l'air.

conforme aux mesures prévues dans l'énumération des normes d'émissions et de la qualité du carburant figurant dans les articles 3 et 4 de la directive 98/69⁽³⁾ relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et dans les articles 3 à 9 de la directive 98/70⁽⁴⁾ concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

⁽¹⁾ JO L 296 du 21.11.1996, p. 55.

⁽²⁾ JO L ...
(A4-0483/98, recommandation pour la deuxième lecture adoptée en commission le 25 novembre 1998 (10275/98 - C4-0540/98 - 97/0266/SYN)).

⁽³⁾ JO L 350 du 23.12.1998, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 350 du 23.12.1998, p. 1.

(Amendement 3)
Article 7, paragraphe 3

3. La Commission est informée en temps utile des projets tendant à instituer ou à modifier les incitations fiscales visées au paragraphe 1 pour qu'elle puisse présenter ses observations.

3. La Commission est informée au plus tôt des projets tendant à instituer ou à modifier les incitations fiscales visées au paragraphe 1 pour qu'elle puisse présenter ses observations.

(Amendement 4)
Article 8
(Article 13, paragraphes 2 et 3 de la directive 74/150/CEE)

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. Il se prononce à la majorité de quarante et une voix, les voix des États membres étant affectées de la pondération prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité. Le président ne prend pas part au vote.

2. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

3. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité;

b) lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée;

c) si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

3. L'avis est acté au procès-verbal; en outre, tout État membre a le droit de demander que sa position soit actée au procès-verbal.

3 bis. La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont l'avis de celui-ci a été pris en considération.

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Résolution législative portant avis du Parlement européen sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil (COM(98)0472 - C4-0512/98 - 98/0247(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil, COM(98)0472 - 98/0247(COD)(),
 - vu l'article 189 B, paragraphe 2, du traité CE et l'article 100 A du traité CE, C4-0512/98,
 - vu l'article 58 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs (A4-0000/99),
1. approuve, sous réserve des modifications qu'il y a apportées, la proposition de la Commission;
 2. invite la Commission à modifier en conséquence sa proposition, conformément à l'article 189 A, paragraphe 2, du traité CE;
 3. invite le Conseil à inclure, dans la position commune qu'il arrêtera conformément à l'article 189 B, paragraphe 2, du traité CE, les modifications adoptées par le Parlement;
 4. rappelle que la Commission est tenue de présenter au Parlement toute modification qu'elle entendrait apporter à sa proposition telle que modifiée par celui-ci;
 5. charge son Président de transmettre le présent avis au Conseil et à la Commission.

⁽¹⁾ JO C 303 du 2.10.1998, p. 9.

B. EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Historique de la proposition

Par le passé, de longues discussions et négociations dans les forums internationaux ont abouti à des propositions visant à réduire les émissions polluantes des véhicules routiers. La circulation routière est reconnue depuis longtemps comme l'une des principales sources de pollution atmosphérique par des substances telles que le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures imbrûlés (HC), les oxydes d'azote (Nox) et les particules (PT).

Les premières mesures adoptées dans ce domaine au niveau communautaire visaient à réduire les émissions des véhicules routiers par étapes successives. Toutefois, des études récentes de la Commission ont établi très clairement qu'une part importante de la pollution atmosphérique est due aux émissions des moteurs d'engins mobiles, essentiellement du type non routier, ainsi que de tracteurs agricoles et forestiers.

Plus récemment encore, afin de réduire ces émissions par étapes le Parlement et le Conseil ont adopté la directive 97/68/CE

(¹), qui s'applique aux engins mobiles non routiers. Aux termes du sixième considérant de cette directive " **il y a lieu de mettre en place dès que possible une législation sur le contrôle des émissions des moteurs de tracteurs agricoles et forestiers** assurant un niveau de protection de l'environnement équivalent au niveau fixé par la présente directive et prévoyant des normes et des exigences entièrement compatibles avec celle-ci".

Afin de respecter la cohésion économique et la logique industrielle, les États membres et les milieux intéressés ont convenu d'adopter, pour l'homologation des moteurs et la réception des tracteurs, les mêmes conditions d'essai que celles retenues pour les engins mobiles non routiers, avec les valeurs limites correspondantes pour les taux d'émission. Par ailleurs, dans la même logique industrielle, l'équivalence entre les exigences techniques prévues par la proposition pour la première étape et celles du règlement n° 96 de la commission économique pour l'Europe des Nations unies est reconnue afin de faciliter l'accès de la Communauté aux marchés des pays tiers. Enfin, pour accroître la flexibilité du marché des moteurs, il est prévu, pour la première étape, de reconnaître également les normes techniques inscrites dans la directive 88/77/CEE(²) sur les émissions des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules.

(¹), qui s'applique aux engins mobiles non routiers. Aux termes du sixième considérant de cette directive " Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 1997, sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1).

(² sur les émissions des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules.) Directive 88/77/CEE du Conseil, du 3 décembre 1987, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33).

Actuellement, la mise en œuvre des directives et de la réception des véhicules demeure facultative. Les constructeurs peuvent donc décider de s'y conformer ou non. Toutefois, si le choix se porte sur l'homologation, conformément à ces directives, soit d'un moteur destiné à

propulser des tracteurs soit de ceux-ci, les États membres sont invités à autoriser la libre circulation des ces moteurs ou tracteurs.

2. Évaluation de la proposition de la Commission

La première réflexion à faire avant toute tentative d'évaluation de la proposition de la Commission consiste à se demander s'il est opportun de publier une directive distincte concernant les mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers, alors qu'il existe déjà une directive plus générale qui couvre les engins mobiles non routiers et qui pourrait tout aussi bien fournir le cadre juridique et technique pour les tracteurs précités. En d'autres termes, faut-il vraiment un autre instrument juridique, parallèle au précédent et imposant un niveau de contrainte différent par rapport aux mesures qui existent déjà? Il s'agit là d'un problème politique, et la réponse doit être trouvée dans l'équilibre entre les exigences uniformes et le souci de la Commission de faciliter l'accès de la Communauté au marché mondial par la conformité des spécifications industrielles des États membres aux exigences fixées en 1995 par le règlement n° 96 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe

(). Dès lors la proposition de la Commission, que votre rapporteur approuve, se révèle un compromis entre les deux tendances.

La proposition de la Commission, qui vise à réduire la pollution atmosphérique due aux tracteurs agricoles et forestiers, couvre les exigences précitées concernant, en particulier, la définition des procédures d'homologation applicables aux moteurs destinés à propulser des tracteurs, ainsi que la définition des procédures de réception de ces véhicules considérés sous l'angle de leurs émissions polluantes. Pour des raisons de transparence économique, la proposition prévoit les mêmes conditions d'essai que pour les engins mobiles non routiers, assorties des valeurs limites correspondantes pour les taux d'émission.

La réception communautaire des tracteurs est basée sur la directive-cadre 74/150/CEE(), modifiée en dernier lieu par la directive 97/54/CE(

), ainsi que sur 22 directives distinctes. La propositions actuelle vise à créer un système de réception uniforme garantissant la libre circulation dans l'Union

(). Dès lors la proposition de la Commission, que votre rapporteur approuve, se révèle un compromis entre les deux tendances.)

"Dispositions uniformes concernant l'homologation des moteurs à allumage par compression destinés à être installés sur les tracteurs agricoles et forestiers relative aux émissions polluantes", entrées en vigueur le 15 décembre 1995 en tant que partie de l'accord de Genève sur l'adoption de conditions uniformes d'homologation et de reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteurs.

(), modifiée en dernier lieu par la directive 97/54/CE() Directive 74/150/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues (JO L 84 du 28.3.1974, p. 10).

(), ainsi que sur 22 directives distinctes. La propositions actuelle vise à créer un système de réception uniforme garantissant la libre circulation dans l'Union.

) Directive 97/54/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 septembre 1997, modifiant, en ce qui concerne la vitesse maximale par construction des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, les directives 74/150/CEE, 74/151/CEE, 74/152/CEE, 74/346/CEE, 74/347/CEE, 75/321/CEE, 75/322/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/311/CEE,

77/537/CEE, 78/764/CEE, 78/933/CEE, 79/532/CEE, 79/533/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/415/CEE et 89/173/CEE (JO L 277 du 10.10.1997, p. 24).

Parmi les 22 directives distinctes évoquées ci-dessus figure la directive 77/537/CEE(

) du Conseil relative aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des tracteurs, mais q

Tout en étant généralement satisfait de la proposition de la Commission, qui est de nature très technique, votre rapporteur propose néanmoins quelques amendements qui se bornent aux aspects plus généraux. Il accueillerait favorablement d'autres suggestions des membres de la commission.

3. Amendements à la proposition de la Commission

L'amendement 1 (huitième considérant bis nouveau) propose une référence type à l'accord sur un "modus vivendi" entre les trois institutions en ce qui concerne les mesures d'exécution.

L'amendement 2 (articles 5 et 6) vise à aligner les normes d'émission pour les tracteurs sur les normes d'émission applicables aux autres véhicules routiers conformément aux directives concernant le programme relatif aux carburants des véhicules à moteur. La première vague de ces directives a été adoptée l'année passée après conciliation entre le Parlement et le Conseil; il s'agit de la directive 98/69/CE relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel. Ces directives font partie d'un train de mesures de meilleur rapport coût/efficacité visant à atteindre les objectifs de qualité de l'air définis dans la directive-cadre 96/62/CE sur la qualité de l'air et dans une directive connexe devant être adoptée sous peu. La révision de ces deux processus politiques parallèles aura lieu à 2002-2003, et les normes d'émission pour les véhicules ont déjà été fixées en deux étapes pour 2000 et 2005. La révision des valeurs limites pour les tracteurs doit être alignée sur cette approche: tel est l'objet de l'amendement proposé.

L'amendement 3 (article 7, paragraphe 3) vise à renforcer, par les termes "au plus tôt", le texte relatif à l'obligation, pour la Commission, de faire rapport sur l'instauration ou la modification de mesures d'incitation fiscale.

L'amendement 4 (article 8: article 13, paragraphes 2 et 3 de la directive-cadre 74/150/CEE) vise à modifier le type du comité chargé d'assister la Commission dans sa tâche de suivi, en remplaçant le comité de gestion (procédure II, variante a) par un comité de nature consultative (procédure I), ce qui ramène le pouvoir du Conseil à un niveau consultatif. D'un point de vue politique, cet amendement représente la modification la plus importante et il est

() du Conseil relative aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des tracteurs, mais qui ne couvre que l'opacité des gaz d'échappement. La proposition

) Directive 77/537/CEE du Conseil, du 28 juin 1977, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers à roues (JO L 220 du 29.8.1977, p. 38).

prévu qu'il se heurtera à la principale opposition dans les négociations avec le Conseil au niveau de la conciliation.