

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Document de séance

FINAL
A5-0057/2004

19 février 2004

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (Refonte)
(COM(2003) 522 – C5-0456/2003 – 2003/0205(COD))

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

Rapporteur: Bernd Lange

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	13

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Par lettre du 5 septembre 2003, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 251, paragraphe 2, et à l'article 95 du traité CE, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (COM(2003) 522 – 2003/0205(COD)).

Au cours de la séance du 8 octobre 2003, 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 politique des consommateurs et, pour avis, à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (C5-0456/2003).

Au cours de sa réunion du 2 décembre 2003, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs a nommé Bernd Lange rapporteur.

Au cours de ses réunions des 26 janvier 2004 et 17 février 2004, la commission 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.

Étaient présents au moment du vote Caroline F. Jackson (présidente), Alexander de Roo, Mauro Nobilia et Guido Sacconi (vice-présidents), Bernd Lange (rapporteur), Bent Hindrup Andersen (suppléant Jean-Louis Bernié), Hans Blokland, David Robert Bowie, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Chris Davies, Cristina García-Orcóyen Tormo, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez Cortines, Eija-Riitta Anneli Korhola, Hans Kronberger, Peter Liese, Torben Lund, Patricia McKenna, Rosemarie Müller, Giuseppe Nisticò, Marit Paulsen, Guido Podestà (suppléant Martin Callanan), Dagmar Roth-Behrendt, Yvonne Sandberg-Fries, Giacomo Santini (suppléant John Bowis), María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis et Peder Wachtmeister.

La commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie a décidé, le 20 octobre 2003, qu'elle n'émettrait pas d'avis.

Le rapport a été déposé le 19 février 2004.

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (COM(2003) 522 – C5-0456 – 2003/0205(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2003) 522)¹,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et les articles 95 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0456/2003),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la politique des consommateurs (A5-0057/2004),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1
Considérant 6 bis (nouveau)

(6 bis) Pour l'ensemble des cas de charges sélectionnés de façon aléatoire et dans des conditions normales d'utilisation, le dépassement des valeurs limites ne doit pas être supérieur à un pourcentage approprié.

¹ JO C ... / Non encore publiée au JO.

Justification

Reprise d'une disposition adoptée par le PE et le Conseil dans le cadre de la législation relative aux engins mobiles non routiers (texte adopté le 21 octobre 2003 par le PE). La même disposition convient aussi dans le cas présent car il s'agit souvent des mêmes types de moteurs. En outre, elle est susceptible d'être acceptée par le Conseil dans le cadre d'un accord en première lecture.

Amendement 2

Considérant 15 bis (nouveau)

(15 bis) La Commission devrait proposer dans les meilleurs délais un nouveau niveau de valeurs limites applicables au NOx et aux émissions de particules.

Justification

Les réductions déjà intervenues pour les émissions de particules des poids lourds et des véhicules utilitaires ne permettent toujours pas de respecter les futures valeurs limites d'émissions prescrites par la législation européenne en matière de qualité de l'air. Il est donc indispensable d'abaisser davantage les valeurs limites des émissions de particules des poids lourds et des véhicules utilitaires. Il convient par ailleurs d'examiner s'il faut éventuellement fixer de nouvelles valeurs limites en fonction de la quantité de particules.

Amendement 3

Considérant 16

(16) La Commission devrait, dans un rapport au Parlement européen et au Conseil accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées, examiner la technologie disponible en vue de confirmer la norme obligatoirement applicable aux NOx en 2008. **supprimé**

Justification

La valeur limite de 2,0 g/kWh applicable au NOx pour 2008 est depuis longtemps confirmée par une étude et tenue pour réaliste. Le rapport que la Commission aurait dû publier fin 2002 n'est toujours pas élaboré et n'a plus besoin de l'être. Ce paragraphe est donc tout à fait

obsolète et doit être supprimé.

Amendement 4
Article 2, paragraphe 9 bis (nouveau)

9 bis. Pour les moteurs à allumage par compression ou les moteurs à gaz qui dans le cadre de la réception nationale doivent respecter les valeurs limites d'émission indiquées à l'annexe I, point 6.2.1., il est prévu ceci: dans l'ensemble des conditions de charge choisies au hasard, appartenant à une plage de contrôle définie et à l'exception des conditions de fonctionnement du moteur qui ne sont pas soumises à une telle disposition, les émissions prélevées pendant une durée qui ne peut être inférieure à 30 secondes ne doivent pas dépasser de plus de 100 % les valeurs limites fixées à la ligne B1, à la ligne B2 et à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1 de l'annexe I. La plage de contrôle à laquelle s'applique le pourcentage à ne pas dépasser et les conditions de fonctionnement du moteur exclues sont définies conformément à la procédure visée à l'article 6

Justification

Reprise d'une disposition adoptée par le PE et le Conseil dans le cadre de la législation relative aux engins mobiles non routiers (texte adopté le 21 octobre 2003 par le PE). La même disposition convient aussi dans le cas présent car il s'agit souvent des mêmes types de moteurs. En outre, elle est susceptible d'être acceptée par le Conseil dans le cadre d'un accord en première lecture.

Amendement 5
Article 3, paragraphe 1, dernier alinéa

À partir du 1er octobre 2005 pour les nouvelles réceptions et à partir du 1er octobre 2006 pour l'ensemble des réceptions le constructeur doit démontrer

À partir du 1er octobre 2005 pour les nouvelles réceptions et à partir du 1er octobre 2006 pour l'ensemble des réceptions le constructeur doit démontrer

qu'un moteur à allumage par compression ou un moteur à gaz réceptionné conformément aux limites d'émissions indiquées à la ligne B1, à la ligne B2 ou à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1. de l'annexe I respecte lesdites limites d'émissions au cours d'une durée de vie de:

- a) 100 000 km ou cinq ans d'utilisation au maximum, au premier des deux termes échu, dans le cas de moteurs destinés à des véhicules de la catégorie N₁;
- b) 200 000 km ou six ans d'utilisation au maximum, au premier des deux termes échu, dans le cas de moteurs destinés à des véhicules des catégories N₂ et M₂;
- c) 500 000 km ou sept ans d'utilisation au maximum, au premier des deux termes échu, dans le cas de moteurs destinés à des véhicules des catégories N₃ et M₃.

qu'un moteur à allumage par compression ou un moteur à gaz réceptionné conformément aux limites d'émissions indiquées à la ligne B1, à la ligne B2 ou à la ligne C des tableaux figurant au point 6.2.1. de l'annexe I respecte lesdites limites d'émissions au cours d'une durée de vie de:

- a) 100 000 km ou cinq ans d'utilisation au maximum, au premier des deux termes échu, dans le cas de moteurs destinés à des véhicules des catégories N₁ **et M₂**;
- b) 200 000 km ou six ans d'utilisation au maximum, au premier des deux termes échu, dans le cas de moteurs destinés à des véhicules des catégories N₂ et M₃, **des classes I, II et A, ainsi que de la classe B d'une masse inférieure à 7 500 kg**;
- c) 500 000 km ou sept ans d'utilisation au maximum, au premier des deux termes échu, dans le cas de moteurs destinés à des véhicules des catégories N₃ et M₃ **de la classe III et de la classe B d'une masse supérieure à 7 500 kg**.

Justification

Certains moteurs de faible cylindrée sont montés sur des autocars et des poids lourds. Ils rentrent alors dans des catégories de véhicules, dont la durabilité du moteur est fixée à 200 000 ou 500 000 km, alors qu'il s'agit, en fait, de petits moteurs, qui équipent normalement des voitures particulières ou des véhicules utilitaires, et dont la durée de vie, dans ce cas, est fixée à 100 000 ou 200 000 km.

Amendement 6

Article 3, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. À partir du 1er octobre 2005 pour les nouveaux types et à partir du 1er octobre 2006 pour tous les types, les réceptions octroyées aux véhicules devront également homologuer le bon fonctionnement des équipements antipollution pendant la durée de vie normale d'un véhicule dans des conditions normales d'utilisation (contrôle de conformité des véhicules en

circulation correctement entretenus et utilisés).

Justification

La question du contrôle des véhicules est sans conteste une question politique et ne devrait pas en principe relever du comité de réglementation. Celui-ci est exclusivement compétent pour les modalités techniques et n'a pas à décider s'il doit y avoir un contrôles des véhicules. Cette décision est, soit dit en passant, déjà prise et est une des obligations découlant de la directive 1999/96/CE.

Amendement 7
Article 4, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. L'accès illimité et normalisé au système OBD à des fins d'inspection, de diagnostic, d'entretien et de réparation, conformément aux dispositions correspondantes de la directive 70/220/CEE et aux prescriptions relatives aux pièces de rechange visant à assurer la compatibilité avec les systèmes OBD doit être garanti.

Justification

Réintroduction de ce point que la Commission avait purement et simplement supprimé de la directive relevant de la codécision. Il s'agit à l'évidence d'une question politique qui ne saurait relever du comité de réglementation.

Amendement déposé par Bernd Lange

Amendement 8
Article 4 bis (nouveau)

Article 4 bis.

Systèmes de contrôle des émissions utilisant des réactifs consommables

Lors de la définition des mesures nécessaires pour la mise en œuvre de l'article 4, visées à l'article 6, paragraphe 1, la Commission prévoit des mesures techniques visant à réduire au minimum le risque d'un maintien en service inadéquat des systèmes de contrôle des émissions utilisant des réactifs consommables. Elle prévoit également des mesures visant à réduire au minimum les émissions d'ammoniac causées par l'utilisation desdits réactifs consommables.

Or. en

Justification

Les fabricants sont tenus de déployer des systèmes de réduction catalytique sélective répondant aux normes Euro 4. Ces systèmes utilisent un réactif consommable (solution d'urée) pour contrôler les émissions d'oxyde d'azote. Il est souhaitable que la présence du réactif ajouté au système de contrôle des émissions soit signalée au chauffeur pour que des mesures soient prises afin d'éviter un excès d'émissions.

Amendement déposé par Bernd Lange

Amendement 9

Article 6, paragraphe 1

1. Les mesures qui sont nécessaires pour la mise en oeuvre des articles 3 et 4 de la présente directive sont arrêtées par la Commission assistée par le comité institué par l'article 13, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, selon la procédure visée à l'article 13, paragraphe 3, de ladite directive.

1. Les mesures qui sont nécessaires pour la mise en oeuvre **de l'article 2, paragraphe 9 bis, et** des articles 3 et 4 de la présente directive sont arrêtées par la Commission assistée par le comité institué par l'article 13, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, selon la procédure visée à l'article 13, paragraphe 3, de ladite directive.

Or. de

Justification

Conséquence de l'article 2, paragraphe 9 bis, proposé plus haut.

Amendement 10

Article 7, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. La Commission présente en 2004 au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à limiter davantage les émissions de particules de NOx pour les poids lourds. Les limites applicables aux émissions de particules sont ramenées à un dixième des valeurs limites Euro 4.

Ce faisant, elle examine si la fixation d'une valeur limite supplémentaire concernant le nombre et la dimension des particules est nécessaire, et elle fixe le cas échéant cette valeur limite.

Justification

Les réductions déjà intervenues pour les émissions de particules des poids lourds et des véhicules utilitaires ne permettent toujours pas de respecter les futures valeurs limites d'émissions prescrites par la législation européenne en matière de qualité de l'air. Il est donc indispensable d'abaisser davantage les valeurs limites des émissions de particules des poids lourds et des véhicules utilitaires. Il convient par ailleurs d'examiner s'il faut éventuellement fixer de nouvelles valeurs limites en fonction de la quantité de particules.

Amendement 11 Article 7, paragraphe 4

4. La Commission examine la technologie disponible afin de confirmer la norme NOx obligatoire pour 2008 dans un rapport qu'elle soumet au Parlement européen et au Conseil, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées. **supprimé**

Justification

La valeur limite de 2,0 g/kWh applicable au NOx pour 2008 est depuis longtemps confirmée par une étude et tenue pour réaliste. Le rapport que la Commission aurait dû publier fin 2002 n'est toujours pas élaboré et n'a plus besoin de l'être. Ce paragraphe est donc tout à fait obsolète et doit être supprimé.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La présente proposition de la Commission a deux objectifs:

1. combler les lacunes législatives existantes dans la directive 1999/96/CE (modification de la directive 88/77/CEE);
2. par la refonte de la directive (et l'abrogation de l'ancienne), appliquer le nouveau concept prévoyant la subdivision des directives, en fonction de leur nature politique ou technique, en directive relevant de la codécision et directive relevant de la comitologie.

La présente proposition aborde un certain nombre de points laissés en suspens dans la directive 1999/96/CE concernant les émissions de gaz polluant provenant des véhicules utilitaires de fort tonnage. Conformément à l'article 7 de cette directive, la Commission doit présenter au Parlement européen et au Conseil *avant fin 2000 (!)* une proposition complétant la présente directive. Il s'agit en l'occurrence des dispositions de fond de règlements déjà arrêtés. En vertu des articles 4 à 6 de cette directive,

- tous les nouveaux types de véhicules doivent être équipés d'un système de diagnostic embarqué (OBD) ou d'un système de mesure embarqué (OBM) pour le contrôle des émissions à l'échappement en fonctionnement,
- pour les nouveaux types, les réceptions octroyées aux véhicules et aux moteurs homologuent le bon fonctionnement des équipements antipollution pendant la durée de vie normale d'un véhicule ou d'un moteur,
- pour les nouveaux types, les réceptions octroyées aux véhicules devront également homologuer le bon fonctionnement des équipements antipollution pendant la durée de vie normale d'un véhicule dans des conditions normales d'utilisation.

En d'autres termes, la Commission est en retard de trois ans exactement en ce qui concerne la présentation de sa proposition et compromet de ce fait la transposition régulière et le respect des dispositions. Dans sa proposition, elle indique elle-même que la procédure de codécision devrait être achevée au cours du premier semestre 2004. En fait, il s'agit là de la dernière possibilité. Mener à bien une procédure de codécision normale dans de telles conditions est pratiquement impossible. La date de mise en œuvre fixée au 1^{er} octobre 2005 exige désormais une action rapide et ciblée.

Agissant sous le couvert de l'introduction du nouveau concept à deux niveaux, la Commission semble vouloir dissimuler qu'elle n'a pas rempli sa mission. Dans ce contexte, il convient également d'éclaircir dans quelle mesure le délai fixé pour le comité de réglementation au 30 juin 2004 pour l'adoption de la directive relevant de la comitologie est obligatoire.

Si l'on considère que la Commission avait, depuis décembre 1999, tout loisir de respecter ses obligations, le résultat est, sous deux aspects, choquant: premièrement, en raison du retard de trois ans et deuxièmement, si l'on considère que la proposition relevant de la codécision ne contient que trois nouveautés: introduction des valeurs limites OBD, définition des

systèmes OBD et prescriptions de durabilité. Ajoutons que les modalités qui s'y rapportent ne sont en plus toujours pas réglées et relèvent intégralement du comité de réglementation:

a) mise en fonctionnement des systèmes OBD et introduction des valeurs limites OBD: au cours du premier stade, à partir d'octobre 2005, le système doit pouvoir déceler les dommages causés au système de contrôle du moteur, conduisant au dépassement des valeurs limites d'échappement. De même doit-il détecter les "défaillances de fonctionnement importantes" sur les systèmes éventuellement existants de post-traitement des émissions comme les filtres à particules ou les catalyseurs. En ce qui concerne la deuxième phase qui commence en octobre 2008, le système OBD doit être non seulement en mesure de détecter les anomalies sur le système de contrôle du moteur, mais également les dégradations concernant l'efficacité des systèmes de post-traitement des émissions;

b) définition de la durabilité des systèmes de contrôle des émissions.
En l'occurrence, la Commission a fait sienne la demande du Parlement, énoncée déjà en première lecture, à savoir en octobre 1998, du moins en ce qui concerne le kilométrage à atteindre. Un accord aurait donc pu intervenir plus tôt:

- | | |
|---|----------------------|
| - pour les véhicules de la catégorie N1: | 100 000 km ou 5 ans |
| - pour les véhicules des catégories N2 et M2: | 200 000 km ou 6 ans |
| - pour les véhicules des catégories N3 et M3: | 500 000 km ou 7 ans; |

c) contrôle du respect des systèmes en fonctionnement (in-use-compliance).
En ce qui concerne le contrôle des véhicules en service, aucun règlement précis n'a toutefois été arrêté, comme cela aurait dû être le cas. L'imprécision des formules ne fait qu'ajouter à la confusion et l'on va jusqu'à se poser la question de l'utilité de prescrire des essais. Ce dernier point est à l'évidence d'ordre politique et ne saurait relever du comité de réglementation. Signalons toutefois que la décision politique est d'ores et déjà prise en l'occurrence.

L'on peut se féliciter qu'un texte consolidé soit enfin présenté. Il ne s'agit pas de confier à des bureaux de conseil, contre honoraires, l'élaboration de textes législatifs afin d'accroître la lisibilité de ces derniers. Ces textes doivent au départ être fournis comme tels par la Commission et être accessibles à tout un chacun. La lisibilité est en fin de compte importante pour la transparence et la démocratie. Un texte consolidé, qui comporte précisément comme celui-ci une nouveauté, nécessite toutefois une analyse plus approfondie.

Il convient en principe de se féliciter du nouveau concept à deux niveaux. Ainsi, le Parlement et le Conseil se sont mis d'accord, lors de la procédure de codécision, sur les contenus et les objectifs politiques, alors que les modalités techniques étaient définies par la Commission. Le processus législatif est de la sorte plus efficace, le législateur pouvant se concentrer sur l'essentiel. La difficulté est toutefois de procéder à une juste répartition de la proposition relevant de la codécision et de celle relevant de la comitologie. Dans la présente proposition, il y a eu, à l'évidence, mauvaise répartition et c'est ainsi que deux questions relevant sans conteste de la codécision ont été incluses dans la partie technique. Cela concerne, comme indiqué précédemment, d'une part les réglementations concernant le contrôle des véhicules en service. Par ailleurs, une question importante liée au système OBD a été purement et simplement supprimée de la partie relevant de la codécision, à savoir la garantie de l'accès

illimité et normalisé au système OBD à des fins d'inspection de diagnostic, d'entretien et de réparation. Le nouveau concept à deux niveaux précise toutefois que la partie relevant de la codécision pose la question du "si" alors que le comité de réglementation examine dans la partie relevant de la comitologie le "comment". On ne saurait donc laisser ce comité statuer sur un point relevant de la codécision.

Quant au fond, en ce qui concerne la présente législation, l'écart existant entre les résultats du cycle d'essai et les résultats obtenus en conditions réelles de service est le principal point d'achoppement. C'est ainsi que les autobus, par exemple, sont conduits en grande partie hors cycle. Il semblerait que certains moteurs soient spécifiquement adaptés au cycle d'essai, et qu'ils aient en dehors de ce cycle, une performance complètement différente en matière d'émissions, du fait de la gestion électronique des moteurs. Il en résulte que les moteurs modernes peuvent finalement avoir un niveau d'émission plus élevé que les anciens moteurs. Il convient de restreindre cette possibilité afin de ne pas mener jusqu'à l'absurde les mesures des valeurs limites. Ainsi devrait-on introduire une limitation en pourcentage du dépassement des valeurs limites pour chaque point retenu.

Les réductions déjà opérées des émissions de particules sur les voitures et les poids lourds ne permettent toujours pas de respecter les futures valeurs limites d'émission prescrites par la législation européenne en matière de qualité de l'air (à compter du 1^{er} janvier 2005, nouvelles valeurs limites pour PM10). Il est donc indispensable d'abaisser davantage les valeurs limites des émissions de particules des voitures et des poids lourds, ce qui nécessite vraisemblablement la mise en œuvre de nouvelles techniques. Il faut par ailleurs vérifier s'il convient de fixer de nouvelles valeurs limites concernant la quantité et la dimension des particules. Car ce sont précisément les particules ultra-fines qui présentent un risque élevé. La Commission devrait par conséquent présenter cette année encore une proposition concernant Euro VI.

Enfin, l'article 7, paragraphe 4 n'a plus lieu d'être du fait de la législation sur les gaz d'échappement arrêtée dans l'intervalle; il doit donc être supprimé. La valeur limite de NOx, fixée à 2,0 g/kWh pour 2008 a depuis longtemps été confirmée par une étude et est jugée réaliste. Le rapport que devait présenter la Commission fin 2002 n'est toujours pas élaboré et ne le sera vraisemblablement plus.

Cela étant, le temps manque pour procéder à une analyse approfondie. La seule chance de conclure encore en temps opportun la procédure législative qui permettrait de transposer dans les délais les dispositions relatives à Euro IV, serait l'obtention d'un accord en première lecture. Cet accord devrait intervenir au plus tard lors de la période de session d'avril, faute de quoi, la phase suivante d'Euro V est compromise.