

GROUPE DU PORTE-PAROLE

SPRECHERGRUPPE

GRUPPO DEL PORTAVOCE

BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

SPOKESMAN'S GROUP

## NOTE D'INFORMATION • INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG

## NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels, October 1969

environnemental  
de la pollution de l'air  
et de l'atmosphère  
est

MOTOR VEHICLES AND AIR POLLUTION:  
Commission Proposes Directive

The European Communities has just sent to the Council of Ministers.  
the aim of a draft directive that the Commission of  
the European Communities has just sent to the Council of Ministers.

Spurred on by public opinion and by the chemical industry, which considered that it was being treated more severely than other sectors since it alone was subject to strict rules on air pollution, certain Member States have, like the United States recently, adopted specific rules to combat the air pollution caused by motor vehicles.

Germany, which produces a high proportion of large and high-powered vehicles, has adopted a law which will come into force on 1 October 1970; its provisions are substantially the same as those of the American law which takes into account the production of heavy vehicles. As most European enterprises (including certain German firms) produce vehicles of medium and small capacity, they may be faced with serious difficulties because of the new law; the need to conform to its provisions will involve either very radical changes in engine design, with heavy additional costs for manufacturers, or manufacturers having to fit vehicles with devices reducing horsepower so severely that performance will be unacceptable.

In France, the Government has adopted a decree providing for the entry into force on 1 September 1971 of certain measures differing from those laid down by the German Government. The French rules are based on the technical concepts embodied in

.../...

the Geneva draft regulation submitted by the UN Economic Commission for Europe; this takes into account the horsepower of the engine and the resultant degree of air pollution.

The other member countries, too, are about to adopt rules, ~~but~~ <sup>and</sup> ~~not~~ <sup>but</sup> their characteristics are not yet known.

In order to remedy the considerable disadvantages resulting from the entry into force in the Member States of different and even divergent measures, a Community solution needs urgently to be found; it should conform to the principles contained in the General Programme for the removal of obstacles to trade. The Commission of the European Communities has therefore submitted to the Council a draft directive which, while it enables the motor industry in the Community to conform with any requirements arising from the campaign against air pollution and to adapt to them rapidly, makes due allowance for the special characteristics of the industry's products. The directive seeks in particular to prevent the Member States from introducing into their legislation differing requirements in respect of the acceptance of devices designed to restrict the toxic gas content of the exhaust from motor vehicles.

~~Während festgestellt wird, dass die Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten in Bezug auf die Abgasreinigung von Motorfahrzeugen unterschiedlich sind, ist es erforderlich, dass die Kommission ein gemeinsames Dokument erarbeitet, das den Anforderungen des Marktes entspricht und gleichzeitig die speziellen Bedürfnisse der Automobilindustrie berücksichtigt. Es soll bestimmt werden, welche Anforderungen an die Abgasreinigung gestellt werden müssen, um die Umweltbelastung zu verringern, ohne dabei die Entwicklung und den Fortschritt der Automobilindustrie zu behindern.~~

~~Die Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden sich insofern, als dass sie unterschiedliche Anforderungen an die Abgasreinigung stellen. Die Kommission hat daher eine gemeinsame Richtlinie erarbeitet, die die Anforderungen des Marktes berücksichtigt und gleichzeitig die speziellen Bedürfnisse der Automobilindustrie berücksichtigt. Es soll bestimmt werden, welche Anforderungen an die Abgasreinigung gestellt werden müssen, um die Umweltbelastung zu verringern, ohne dabei die Entwicklung und den Fortschritt der Automobilindustrie zu behindern.~~

~~Die Vorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten unterscheiden sich insofern, als dass sie unterschiedliche Anforderungen an die Abgasreinigung stellen. Die Kommission hat daher eine gemeinsame Richtlinie erarbeitet, die die Anforderungen des Marktes berücksichtigt und gleichzeitig die speziellen Bedürfnisse der Automobilindustrie berücksichtigt. Es soll bestimmt werden, welche Anforderungen an die Abgasreinigung gestellt werden müssen, um die Umweltbelastung zu verringern, ohne dabei die Entwicklung und den Fortschritt der Automobilindustrie zu behindern.~~

GROUPE DU PORTE-PAROLE

SPRECHERGRUPPE

GRUPPO DEL PORTAVOCE

BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

SPOKESMAN'S GROUP

# NOTE D'INFORMATION • INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

dispositions des Etats membres relatives aux contrôles de la pollution de l'air provoquée par les véhicules à moteur.

Il convient à noter que plusieurs pays ont établi des normes légales

Sous la pression de l'opinion publique et compte tenu des préoccupations de l'industrie chimique qui considère qu'elle est discriminée par rapport à d'autres secteurs, puisqu'elle est seule assujettie à une réglementation stricte en la matière, certains Etats membres ont été amenés à adopter - comme les Etats-Unis l'ont fait récemment - une réglementation précise dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air provoquée par les véhicules à moteur.

L'Allemagne, qui produit un nombre important de véhicules de grandes dimensions et de grande puissance, a adopté une loi qui entrera en vigueur le 1er octobre 1970; les mesures prévues sont en substance analogues aux dispositions de la loi américaine qui tient compte d'une production de véhicules de grosse cylindrée. La majorité des entreprises européennes produisant des véhicules de moyenne et petite cylindrée (y compris certaines entreprises allemandes) pourraient rencontrer de ce fait de sérieuses difficultés; la nécessité de se conformer aux dispositions de la nouvelle loi impliquerait en effet soit des modifications extrêmement importantes dans la conception du moteur, ce qui constitue de lourdes charges supplémentaires pour les constructeurs, soit l'obligation de munir les véhicules de dispositifs réduisant à ce point la puissance du moteur qu'ils rendraient inacceptables les performances du véhicule.

En France, le gouvernement a pris un arrêté prévoyant l'entrée en vigueur, à partir du 1er septembre 1971, d'un certain nombre de mesures qui ne coïncident pas avec les dispositions prévues par le gouvernement allemand. La réglementation française est basée sur le schéma technique du projet de règlement de Genève présenté par la commission économique européenne de l'O.N.U. qui tient compte pour sa part, de la puissance du moteur et se fonde par conséquent, sur le degré de pollution de l'air en fonction de la puissance du moteur.

Enfin, les autres pays membres sont sur le point d'adopter des réglementations dont on ignore les caractéristiques.

....

Afin de pallier les inconvenients considérables qui résulteraient de l'entrée en vigueur dans les Etats membres de mesures différentes voire divergentes, une solution communautaire s'impose ~~deur d'urgence~~ qui soit par ailleurs conforme aux principes contenus dans le Programme général pour l'élimination des entraves aux échanges. A cet effet, la Commission des Communautés Européennes vient de transmettre au Conseil un projet de directive qui permet aux industries automobiles européennes de respecter les exigences de l'ac-tion contre la pollution de l'air et de s'y adapter rapidement, compte tenu des caractéristiques particulières de leur production. Cette directive vise en particulier à éviter que les Etats membres n'introduisent dans leurs législations des prescriptions différentes en ce qui concerne l'admission des dispositifs destinés à limiter la teneur en gaz nocifs des gaz d'échappement produits par les véhicules à moteur.

En effet, lorsque le moteur fonctionne avec un mélange très riche, il émet des gaz d'échappement très polluants. La Commission a donc proposé de fixer des normes minimales pour les émissions de gaz d'échappement dans les véhicules de tourisme et de commerce. Ces normes sont destinées à assurer une protection suffisante contre la pollution atmosphérique et à favoriser l'adoption par les Etats membres d'un règlement commun sur ce sujet.

La directive prévoit deux types de normes : une norme générale et une norme régionale. La norme générale concerne les véhicules de tourisme et de commerce. Elle est destinée à assurer une protection suffisante contre la pollution atmosphérique et à favoriser l'adoption par les Etats membres d'un règlement commun sur ce sujet. La norme régionale concerne les véhicules de tourisme et de commerce. Elle est destinée à assurer une protection suffisante contre la pollution atmosphérique et à favoriser l'adoption par les Etats membres d'un règlement commun sur ce sujet.

La directive prévoit deux types de normes : une norme générale et une norme régionale. La norme générale concerne les véhicules de tourisme et de commerce. Elle est destinée à assurer une protection suffisante contre la pollution atmosphérique et à favoriser l'adoption par les Etats membres d'un règlement commun sur ce sujet. La norme régionale concerne les véhicules de tourisme et de commerce. Elle est destinée à assurer une protection suffisante contre la pollution atmosphérique et à favoriser l'adoption par les Etats membres d'un règlement commun sur ce sujet.

La directive prévoit deux types de normes : une norme générale et une norme régionale. La norme générale concerne les véhicules de tourisme et de commerce. Elle est destinée à assurer une protection suffisante contre la pollution atmosphérique et à favoriser l'adoption par les Etats membres d'un règlement commun sur ce sujet.

...\\...