



INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFEZEICHNUNG · INFORMATION MEMO · NOTE D'INFORMATION
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE

Brussels, May 1984

Action to combat air pollution : removal of lead from petrol and reduction in emissions from motor vehicles (1)

The Commission recently decided to submit to the Council new standards for air pollution caused by motor vehicles.

These concern two related aspects :

- (i) the elimination of lead from petrol
- (ii) the reduction in emissions of carbon monoxide (CO), unburnt hydrocarbons (HC) and nitrogen oxides (NO_x).

This new amendment of existing Community legislation is made necessary by the growing health and environmental problems caused by air pollution. The Council (Environment) on 17 June 1983 and the European Council on 19 June 1983 underlined the need for rapid and more effective action to combat air pollution and for immediate action to remove all lead from petrol and to make the greatest possible reductions in emissions of exhaust fumes.

These measures are designed :

- (i) to make a significant contribution towards protecting public health and the environment;
- (ii) to consolidate and build on the efforts made by the European motor vehicle industry to improve its competitiveness on world markets, in terms not only of cost and price but also of product performance;
- (iii) to fit in with the policy of conserving non-renewable imported energy; and
- (iv) to maintain the unity of the common market.

The lead content in petrol and the statutory limits on emissions of pollutants from motor vehicles are covered by Community Directives which form part of the foundations of the common market both for products from the oil-refining sector and for the motor vehicle industry (2).

These Directives have been drawn up in the light of Community concern about public health and the environment. In many respects they are less stringent than the majority of laws governing the car market in industrialized countries such as the United States and Japan. ./. .

(1) COM (84) 226

(2) Directive 70/220/EEC (OJ No. L 76 of 6 April 1970)

Directive 75/716/EEC (OJ No. L 307 of 27 November 1975)

Directive 77/102/EEC (OJ No. L 32 of 3 February 1977)

Directive 78/611/EEC (OJ No. L 197 of 22 July 1978)

Directive 82/884/EEC (OJ No. L 378 of 31 December 1982)

Directive 83/351/EEC (OJ No. L 197 of 20 July 1983)

In the course of its consultations the Commission found Community-wide agreement on the need for the gradual elimination of lead from petrol and a substantial further reduction in car emissions with account being taken not only of environmental concerns but also of industrial and energy imperatives and the unity of the common market.

Member States which wish to bring the new arrangements into force earlier than stipulated can do so, though they will not be able to insist on them without infringing the existing Community legislation. However, since earlier introduction would be in the interests of the Community's environment policy, the Member States concerned should be allowed this option. Needless to say, Member States would still be bound by the rules of the common market. The time scale adopted by the Commission gives the car and oil-refining industries sufficient time in which to make the requisite investment to meet these new criteria.

Main points in the Commission's proposals

A. Lead in petrol

1. From 1989 :

- (i) both lead-free and leaded petrol must be marketed
- (ii) all new models must run on lead-free petrol
- (iii) a maximum lead content in petrol required for existing vehicles of 0.15 grammes per litre.

2. From 1991 :

All new cars (and old models) must run on lead-free petrol.

3. From 1986 :

Permission for the Member States to bring lead-free petrol on to the market at an earlier date.

4. The Commission will allow regular and premium grades (92 RON and 96 RON respectively) of leaded petrol and will lay down appropriate technical rules.

5. The Member States are called on to encourage the widest possible use of lead-free petrol by ensuring that it sells as far as possible at a lower price than that of leaded petrol.

B. Limit values for motor vehicle emissions :

The Commission proposes a substantial reduction in emission limit values for CO, HC + NO_x and NO_x. It has decided to propose that the Council lay down limit values for 1995 for all new vehicles which will produce the same results as those obtained in the United States and Japan.

This decision will be implemented in two stages :

1. first stage : 1989 for all new models
1991 for all new vehicles

values :

CO : 45 g/test

HC + NO_x : 15 g/test

NO_x : 6 g/test

2. second stage : 1995

The technical decisions for this second stage which take effect in 1995 will be adopted by the Council in 1988, on a proposal from the Commission.

Member States may implement this decision at an earlier date.

The new limit values will be the same for all vehicles irrespective of their weight.

The Commission's proposal allows industry to choose the technologies which will comply with these limit values.



**INFORMATION · INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG · INFORMATION MEMORANDUM
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ · NOTA D'INFORMAZIONE · TER DOCUMENTATIE**

Bruxelles, Mai 1984

**Lutte contre la pollution de l'air: élimination du plomb dans l'essence et
des émissions des véhicules à moteur (1)**

La Commission vient de décider de soumettre au Conseil des nouvelles normes dans le domaine de la pollution de l'air par les véhicules à moteur.

Il s'agit de deux volets liés:

- d'une part, l'élimination du plomb dans l'essence
- d'autre part, la réduction des émissions (monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures non brûlés (HC) et oxydes d'azote (NO_x)).

Il s'agit d'une nouvelle adaptation d'une législation communautaire existante, rendue nécessaire par les problèmes croissants pour la santé et pour l'environnement causés par la pollution de l'air. C'est ainsi que le Conseil de l'Environnement du 17. 6. 1983 ainsi que le Conseil Européen du 19. 6. 1983 ont souligné l'urgence d'accélérer et de renforcer l'action de lutte contre la pollution de l'air et d'entreprendre une action immédiate dans la voie de l'utilisation d'essence sans plomb et de réduire au maximum les émissions de gaz.

Les axes de cette action sont donc les suivants:

- apporter une contribution importante à la protection de la santé publique et de l'environnement;
- consolider et étendre l'effort accompli par l'industrie automobile européenne pour améliorer sa compétitivité internationale non seulement au plan des coûts et des prix mais aussi au regard des caractéristiques de ses produits;
- se conformer à la politique d'économie d'énergie non renouvelable et importée;
- préserver l'unité du Marché commun.

Le niveau de plomb dans l'essence ainsi que les limites réglementaires aux émissions polluantes des véhicules à moteur font l'objet de directives communautaires qui constituent un élément fondamental du Marché commun tant pour les produits du raffinage pétrolier que pour l'automobile. (2)

Cette réglementation, qui s'est développée en fonction de la perception communautaire en matière de protection de la santé publique et de l'environnement, est à maints égards moins sévère que dans la majorité de celles en vigueur pour le marché automobile dans les pays industrialisés tels qu'Etats Unis, le Japon

(1) COM(84)226

- (2) 70/220/CEE - J.O. L 76 - 6. 4. 70
75/716/CEE - J.O. L 307 - 27. 11. 75
77/102/CEE - J.O. L 32 - 3. 2. 77
78/611/CEE - J.O. L 197 - 22. 7. 78
82/884/CEE - J.O. L 378 - 31.12.82
83/351/CEE - J.O. L 197 - 20. 7. 83

A la suite des consultations qu'elle a menées, la Commission a pu constater qu'il y a accord dans la Communauté sur la nécessité de l'élimination progressive du plomb dans l'essence ainsi que d'une nouvelle étape substantielle de réduction des émissions automobiles. En tenant compte, à la fois des problèmes de l'environnement des exigences industrielles et énergétiques, ainsi que de l'unité du marché commun.

Les Etats membres qui le souhaitent pourront opter pour une mise en oeuvre anticipée du nouveau régime sans pour autant pouvoir l'imposer en raison de la législation communautaire existante. Compte tenu de l'intérêt que présenterait une telle anticipation du point de vue de la politique de l'environnement de la Communauté, cette faculté devra leur être réservée. Bien entendu, les Etats membres devront respecter les règles du Marché commun. Les délais retenus par la Commission donnant à l'industrie automobile et du raffinage une période d'adaptation suffisante pour réaliser les investissements nécessaires afin de répondre aux nouvelles exigences.

Eléments principaux des propositions de la Commission

A. Plomb dans l'essence:

1. A partir de 1989:

- obligation de mise sur le marché d'essence sans plomb (en plus de l'essence plombée)
- tous les nouveaux types de voitures doivent fonctionner à l'essence sans plomb
- la limite maximale pour l'essence plombée encore nécessaire pour certains véhicules existantes est fixée à 0,15 g/l.

2. A partir de 1991:

- toutes les voitures nouvelles (également anciens types) doivent fonctionner à l'essence sans plomb.

3. A partir de 1986:

Permission aux Etats membres d'anticiper sur la mise sur le marché d'essence sans plomb.

4. Pour l'essence sans plomb, la Commission prévoit le maintien d'une qualité normale (92 RON) et d'une qualité super (96 RON), et elle spécifiera les modalités techniques à cet égard.

5. Invitation aux Etats membres à prendre des mesures d'incitation en faveur de la plus grande utilisation de l'essence sans plomb qui devrait pouvoir être vendu, dans toute la mesure du possible, moins cher que l'essence plombée.

B. valeurs limites des émissions des véhicules à moteurs :

La Commission propose une réduction substantielle des valeurs limites des émissions (CO, HC + NOx , NOx).

A cet effet, elle a décidé de proposer au Conseil de fixer , pour 1995, pour tous les nouveaux véhicules des valeurs limites qui permettent d'aboutir à des résultats équivalents à ceux obtenus aux Etats-Unis et au Japon.

La mise en oeuvre de cette décision se fera en deux étapes :

1. une première étape : 1989 pour les nouveaux types de véhicules ;
1991 pour tous les nouveaux véhicules ;

Les valeurs suivantes :

- CO : 45 g/essai
- HC + NOx : 15g/essai
- NOx : 6g/essai

2. une deuxième étape - 1995 -

Les décisions techniques de mise en oeuvre de cette deuxième étape prenant effet en 1995 seront arrêtées par le Conseil des Ministres en 1988, sur proposition de la Commission ;

La faculté est donnée aux Etats membres d'anticiper la mise en oeuvre de cette décision.

Les nouvelles valeurs limites seront uniformes pour tous les véhicules, indépendamment de leur poids.

La proposition de la Commission laisse à l'industrie le choix des technologies permettant de se conformer à ces valeurs limites.
