

Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité

2010/0195(COD) - 07/07/2010 - Document de base législatif

OBJECTIF: modifier la directive 97/68/CE en ce qui concerne les dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité afin d'étendre l'application de ce mécanisme aux moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la directive 97/68/CE fixe le niveau maximal des émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PM) provenant des gaz d'échappement des moteurs Diesel installés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, les autorails et locomotives et, les bateaux de la navigation intérieure, des moteurs à vitesse constante et des petits moteurs à essence utilisés sur différents types d'engin. La directive prévoit des phases fixant des valeurs limites d'émission de plus en plus strictes, assorties de délais de mise en œuvre. Les constructeurs sont tenus de s'assurer que les nouveaux moteurs respectent ces valeurs limites avant d'être mis sur le marché.

La directive 2004/26/CE a introduit la phase de valeurs limites d'émission actuellement applicable à la majorité des moteurs Diesel, dénommée «phase III A». Ces limites seront progressivement remplacées par les limites plus strictes de la phase III B, à compter du 1^{er} janvier 2011. La période pour l'octroi de la réception par type de ces moteurs a commencé le 1^{er} janvier 2010. De nombreuses entreprises de construction d'engins (environ 1500 dans l'UE) sont concernées.

Pour respecter les valeurs limites de la phase III B, les moteurs actuels devront subir d'importantes modifications. Les constructeurs d'équipements devront intégralement revoir la conception de leurs engins afin de pouvoir y intégrer les moteurs modifiés. Ce processus ne peut commencer qu'une fois que le développement du moteur est entièrement achevé. Les solutions techniques permettant aux moteurs de respecter les valeurs limites de la phase III B ne sont généralement pas encore finalisées. Les constructeurs d'équipements ne sont donc pas en mesure de revoir entièrement la conception des engins sur lesquels ils devront installer le moteur. De plus, les coûts encourus par les constructeurs en vue de se conformer aux nouvelles valeurs limites d'émissions sont importants.

La directive 2004/26/CE a également introduit le «mécanisme de flexibilité» afin de faciliter la transition entre les différentes phases fixant des valeurs limites d'émission. Le mécanisme permet aux constructeurs d'équipements de mettre sur le marché, pendant la période séparant deux phases successives de valeurs limites d'émissions de gaz d'échappement, un nombre limité d'engins mobiles non routiers équipés de moteurs qui respectent encore les valeurs limites d'émission de la phase antérieure. Le mécanisme s'applique aux moteurs (Diesel) à allumage par compression utilisés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, aux groupes électrogènes et pompes utilisant des moteurs à vitesse constante, mais pas aux locomotives, aux autorails et aux bateaux de la navigation intérieure.

ANALYSE D'IMPACT: une analyse d'impact a été effectuée sur la base des études techniques et de la consultation des parties prenantes. Les différents scénarios envisagés pour les moteurs couverts par le mécanisme de flexibilité existant y sont expliqués, ainsi que la nécessité d'inclure les autorails. À la lumière des conclusions de l'analyse d'impact les locomotives ont été ajoutées au mécanisme de flexibilité.

L'analyse d'impact passe en revue les différentes options, depuis l'application d'un système de mise à la ferraille jusqu'à la modification du pourcentage/nombre autorisé de moteurs prévu dans le mécanisme de flexibilité, en passant par la mise en place d'un système d'échange en vertu duquel les entreprises qui n'utiliseraient pas toute leur flexibilité pourraient vendre leurs droits de flexibilité aux entreprises qui ont besoin de flexibilité supplémentaire. L'option consistant à **renforcer le mécanisme de flexibilité existant et à l'élargir à des secteurs non encore inclus** a été considérée comme la meilleure option, permettant un juste équilibre entre l'impact sur l'environnement et l'avantage économique tiré, sur une période limitée, d'une réduction des coûts de mise en conformité.

BASE JURIDIQUE : article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU: la Commission propose de modifier les dispositions du mécanisme de flexibilité pour atténuer davantage les coûts économiques de la transition entre la phase III A et la phase III B, en étendant son application à certains types d'engins mobiles non routiers, tout en maintenant l'entrée en vigueur de la phase III B de valeurs limites d'émission, afin de préserver l'objectif de la directive de réduire les émissions de gaz et de particules polluants dans l'Union.

Certains constructeurs de moteurs ont progressé dans la conception de moteurs pour locomotives conformes à la phase III B, tandis que les constructeurs d'équipements ne sont pas encore entièrement prêts à mettre sur le marché des locomotives conformes à la phase III B à la date du 1er janvier 2012, comme le prévoit la directive. Il est donc apparu nécessaire **d'appliquer le mécanisme de flexibilité aux locomotives également**.

La présente proposition prévoit d'apporter les modifications suivantes à la directive 97/68/CE:

- une augmentation du pourcentage du nombre de moteurs utilisés sur des engins opérant au sol et mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, ce pourcentage devant, pour chaque catégorie de moteur être porté de 20 à 50% des ventes annuelles d'équipements réalisées par le constructeur(s) d'équipements, ainsi qu'une adaptation du nombre maximal de moteurs pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, à titre de variante optionnelle, pendant la période séparant la phase d'émissions III A de la phase d'émissions III B;
- l'ajout des moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives au mécanisme de flexibilité offrant aux «constructeur(s) d'équipements» la possibilité de mettre sur le marché un nombre limité de moteurs dans le cadre dudit mécanisme.
- ces mesures expireront le 31 décembre 2013.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.