

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

2010/0195(COD) - 16/03/2011

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Sirpa PIETIKÄINEN (PPE, FI) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant 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.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Définitions : la définition des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement aux fins de la réduction des particules devrait préciser que ceux-ci doivent figurer parmi les plus avancés. Une définition juridique claire au niveau communautaire éviterait des difficultés d'interprétation pour les autorités et les constructeurs.

Pourcentage de moteurs : au cours de la phase III B, le pourcentage du nombre de moteurs utilisés pour des applications autres que la propulsion d'autorails, de locomotives et de bateaux de la navigation intérieure mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité devrait être porté **de 20% à 30%** de la quantité annuelle d'engins équipés de moteurs de cette catégorie mis sur le marché par le constructeur d'équipements.

Autorails : il conviendrait d'exclure les autorails du mécanisme de flexibilité, selon les dispositions de la directive 2004/26/CE. Le rapport souligne que les autorails conformes aux normes de la phase III B existent déjà et l'on dispose de solutions pour les moteurs. La plupart des autorails empruntent des moteurs aux poids lourds, pour lesquels il existe des solutions au regard des normes III B.

Moteur de remplacement : un moteur de remplacement devant être installé dans un autorail ou une locomotive équipés à l'origine d'un moteur non conforme aux limites de la phase III A ou conforme seulement aux limites de la phase III A devrait respecter au minimum les valeurs limites définies pour la phase III A, lorsque:

- l'application des exigences de la phase III B poserait d'importantes difficultés techniques en termes de gabarit, de charge par essieu, de conception de la carrosserie/du châssis ou de systèmes de contrôle du ou des moteurs pour une exploitation multiple et, en conséquence, compromettrait la viabilité économique du projet; ou
- aucun moteur de phase III B pouvant être installé sur un tel autorail ou une telle locomotive n'est disponible.

Par dérogation, les États membres pourront autoriser la production et le montage de moteurs de remplacement qui ne sont pas conformes aux exigences de la phase III A dans des conditions strictes et sous réserve d'une justification circonstanciée.

Mise sur le marché : les moteurs pourront être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité à partir de la date à laquelle la phase III B devient applicable et jusqu'à la fin de ladite phase, mais pas plus tard que trois ans après le début de celle-ci.

Révision de la directive 97/68/CE : pour garantir que la directive révisée soit conforme aux normes de l'Union européenne en matière de bonne qualité de l'air, et à la lumière de l'expérience acquise, des découvertes scientifiques et des technologies disponibles, la Commission, dans la prochaine révision de la directive 97/68/CE, soumise à une analyse d'impact, devrait:

- proposer la création d'une nouvelle phase d'émissions - Phase V - qui doit être adaptée aux exigences des normes Euro VI concernant les véhicules utilitaires lourds;
- introduire de nouvelles exigences en matière de réduction des particules, à savoir une limitation du nombre de particules (PN), s'appliquant à toutes les catégories de moteurs, de manière à garantir une réduction effective des particules ultrafines;
- définir une approche globale afin de promouvoir des dispositions de réduction des émissions et d'encourager la modification des systèmes de post-traitement installés sur la flotte actuelle des engins mobiles non routiers, sur la base de discussions sur des exigences harmonisées concernant la modification des dispositifs de contrôle des émissions, qui se déroulent actuellement sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies (CEE-ONU) ;
- introduire une méthode permettant de tester périodiquement les engins et les véhicules mobiles de manière à déterminer si leurs niveaux d'émission correspondent aux valeurs déclarées lors de l'immatriculation;
- étudier la possibilité d'harmoniser les normes d'émission spécifiques applicables au secteur ferroviaire avec les normes nord-américaines EPA pour assurer la mise à disposition à des prix abordables de moteurs respectant les valeurs limites d'émission fixées.