

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

2010/0195(COD) - 25/10/2011 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 572 voix pour, 68 voix contre et 14 abstentions, une résolution législative 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Autorails : le texte amendé exclut les autorails du mécanisme de flexibilité, selon les dispositions de la directive 2004/26/CE.

Réception par type pendant la phase III A des moteurs de propulsion utilisés sur les autorails et les locomotives : par **dérogation**, les États membres pourront autoriser la mise sur le marché des moteurs suivants pour les autorails et les locomotives:

- a) **les moteurs de remplacement conformes aux limites de la phase III A**, lorsqu'ils sont destinés à remplacer des moteurs d'autorails et de locomotives qui: i) ne répondent pas à la norme de la phase III A; ou ii) répondent à la norme de la phase III A mais ne respectent pas la norme de la phase III B;
- b) **les moteurs de remplacement non conformes aux limites de la phase III A** lorsqu'ils sont destinés à remplacer des moteurs d'autorails dépourvus de commande de conduite et de capacité de mouvement indépendant, pour autant que lesdits moteurs de remplacement répondent à une norme au moins égale à celle des moteurs installés sur les autorails existants de même type.

Les autorisations ne pourront être accordées que dans les cas où l'autorité compétente en matière de réception de l'État membre concerné estime que l'utilisation d'un moteur de remplacement conforme aux exigences de la dernière phase d'émission applicable en date dans l'autorail ou la locomotive en question impliquera d'importantes difficultés techniques.

Une **étiquette** portant la mention « MOTEUR DE REMPLACEMENT » ainsi que le numéro de dérogation unique correspondant devra être apposée sur lesdits moteurs.

La Commission évaluera les incidences environnementales de cette disposition ainsi que les éventuelles difficultés techniques liées à son respect. À la lumière de cette évaluation, la Commission présentera, le **31 décembre 2016** au plus tard, un rapport d'évaluation accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative prévoyant une date d'expiration de cette disposition.

Période limitée : les règles régissant le mécanisme de flexibilité devraient être adaptées afin d'étendre l'application de ce dernier aux moteurs destinés à la propulsion de locomotives pour une période strictement limitée.

Pourcentage de moteurs : un considérant précise qu'au cours de la phase III B, le nombre maximum de moteurs utilisés pour des applications autres que la propulsion d'autorails, de locomotives et de bateaux de la navigation intérieure pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité devrait être porté **de 20% à 37,5%** de la quantité annuelle d'équipements comportant des moteurs de cette catégorie mis sur le marché par le fabricant d'équipements.

Une variante optionnelle permettant de mettre sur le marché un nombre fixe de moteurs dans le cadre du mécanisme de flexibilité devrait être disponible. Ce nombre fixe de moteurs devrait aussi être révisé et ne devrait pas dépasser les plafonds de la section 1.2.2. de l'annexe XIII de la directive 97/68/CE.

Programmes de soutien aux entreprises : les entreprises qui travaillent avec des machines relevant du champ d'application de la directive devraient bénéficier des programmes européens de soutien financier ou de tout programme d'aide pertinent des États membres. Ces programmes d'aide devraient viser à encourager la mise en œuvre rapide de normes d'émission les plus élevées.

Révision de la directive 97/68/CE : pour garantir que la directive révisée soit conforme aux normes de l'Union 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 devrait envisager, dans la prochaine révision de la directive 97/68/CE, et sous réserve d'une analyse d'impact:

- l'établissement d'une nouvelle phase d'émissions - phase V - sur la base des exigences des normes Euro VI concernant les véhicules utilitaires lourds, sous réserve de faisabilité technique;
- l'introduction de nouvelles exigences en matière de réduction des émissions de particules, à savoir une limitation du nombre de particules, s'appliquant, sous réserve de faisabilité technique, à toutes les catégories de moteurs à allumage par compression, de manière à garantir une réduction effective des particules ultrafines;
- la définition d'une approche globale afin de promouvoir des dispositions de réduction des émissions et d'encourager la modernisation des systèmes de post-traitement installés sur la flotte actuelle des engins mobiles non routiers, sur la base des discussions qui se déroulent actuellement sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant des exigences harmonisées pour la modernisation des dispositifs de contrôle des émissions; cette approche devrait encourager les efforts consentis par les États membres en vue d'améliorer la qualité de l'air et de promouvoir la protection des travailleurs;
- l'introduction d'une méthode permettant de tester périodiquement les engins et les véhicules mobiles non routiers de manière à déterminer, en particulier, si leurs niveaux d'émission correspondent aux valeurs déclarées lors de l'immatriculation;
- la possibilité d'autoriser, sous certaines conditions, des moteurs de remplacement qui ne sont pas conformes aux exigences de la phase III A pour les autorails et les locomotives;
- la possibilité d'harmoniser les normes d'émission spécifiques applicables au secteur ferroviaire avec les normes pertinentes au niveau international pour assurer la mise à disposition à des prix abordables de moteurs respectant les limites d'émission fixées.

Le texte souligne que la crise économique et financière mondiale actuelle ou toutes autres fluctuations économiques conjoncturelles ne doivent cependant pas conduire à un affaiblissement des normes environnementales. C'est pourquoi cet exercice de révision de la directive 97/68/CE devrait donc être considéré comme exceptionnel.