

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

2010/0195(COD) - 16/11/2011 - Acte final

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'aider les constructeurs de moteurs à faire face aux difficultés temporaires rencontrées par le secteur manufacturier.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2011/88/UE 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.

CONTENU : à la suite d'un accord avec le Parlement européen en première lecture, le Conseil a adopté une directive 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** afin d'aider les constructeurs de moteurs à s'adapter progressivement au renforcement des exigences environnementales et à faire face aux difficultés découlant de l'actuelle crise économique. La délégation danoise a voté contre.

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 des engins mobiles non routiers et participe à la protection de la santé humaine et de l'environnement.

La directive 97/68/CE prévoit en outre que les valeurs limites d'émission actuellement applicables pour la réception par type de la majorité des moteurs diesel conformes à la phase III A doivent être remplacées par les limites plus strictes de la phase III B. Ces limites s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 2010 en ce qui concerne la réception par type desdits moteurs et à compter du 1^{er} janvier 2011 en ce qui concerne leur mise sur le marché.

Le mécanisme de flexibilité permet aux fabricants d'équipements d'acheter, durant la phase d'émissions applicable, un nombre limité de moteurs non conformes aux limites d'émission applicables durant cette phase, mais qui répondent aux exigences de la phase précédant immédiatement la phase applicable.

La présente directive modifie les dispositions du mécanisme de flexibilité prévues dans la directive 97/68/CE:

1°) **en portant de 20% à 37,5% des ventes annuelles** des constructeurs le pourcentage de moteurs pouvant être mis sur le marché tout en respectant les valeurs limites d'émission de la phase antérieure,

2°) en étendant également de telles mesures de flexibilité aux **moteurs utilisés sur les locomotives**, et

3°) en prévoyant **une dérogation limitée pour les moteurs de remplacement destinés aux autorails et aux locomotives**. 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 dérogatoire 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.

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 ;
- 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 ;
- 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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 13/12/2011.

TRANSPOSITION : 24/11/2012.