

Limites d'émissions et réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers

2014/0268(COD) - 30/09/2015 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire adopté le rapport d'Elisabetta GARDINI (PPE, IT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

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

Objectif du règlement : outre l'objectif visant à élargir la portée de la législation européenne dans le domaine de l'harmonisation du marché et à réduire autant que possible les distorsions du marché, les députés ont estimé que le règlement devrait viser à **simplifier le cadre juridique actuel, entre autres par des mesures de simplification des procédures administratives**, et à améliorer les conditions générales d'exécution, notamment en renforçant les règles relatives à la surveillance du marché.

Définition du «moteur» : les députés ont clarifié la définition afin de prendre en compte toutes les technologies de motorisation, notamment au vu de l'utilisation d'unités de commande électronique ou de systèmes de post-traitement.

Mise à niveau des moteurs déjà en service : compte tenu de la longue durée de vie des engins mobiles non routiers, les députés ont proposé d'envisager de mettre à niveau les moteurs déjà en service. Cette mise à niveau devrait concerner en particulier les **zones urbaines densément peuplées** et celles qui ne respectent pas la législation de l'Union sur la qualité de l'air.

Protection des personnes travaillant à proximité des engins : les députés ont insisté sur la nécessité de maintenir à un niveau aussi bas que possible l'exposition cumulée des personnes travaillant à proximité de plusieurs engins et équipements mobiles. Ils ont préconisé à cet égard de **recourir aux technologies les plus actuelles** afin de réduire autant que possible les émissions.

Les États membres devraient pouvoir **interdire** l'utilisation de moteurs à combustion pour des raisons liées à la santé et à la sécurité au travail, en particulier dans les points sensibles caractérisés par une mauvaise qualité de l'air.

Particules ultrafines : pour garantir la maîtrise des émissions de particules ultrafines (taille de 0,1 µm et moins), l'approche basée sur le nombre de particules polluantes émises devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules (PMP) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) et permettre d'atteindre **au moins le niveau de protection prévu par la législation actuelle de l'Union sur les véhicules routiers**.

Véhicules agricoles : le règlement devrait également s'appliquer aux véhicules agricoles couverts par les dispositions du [règlement \(UE\) n° 167/2013](#) du Parlement européen et du Conseil, qui remplacent celles de la directive abrogée 97/68/CE. Afin d'éviter des charges administratives inutiles, les moteurs de la phase IIIB devraient pouvoir bénéficier des clauses transitoires définies dans le présent règlement en ce qui concerne les exigences d'application de la phase V.

Bateaux de navigation intérieure : un amendement relatif au tableau I-6 de l'annexe II étend l'application des valeurs limites d'émissions des moteurs de propulsion des bateaux de la navigation intérieure aux moteurs auxiliaires de ces mêmes bateaux à partir de **560 kW** uniquement afin d'inclure toutes les puissances.

Les députés ont également introduit un amendement permettant d'aligner la **puissance de référence des moteurs** de propulsion des bateaux de la navigation intérieure sur la norme américaine, laquelle n'impose pas une puissance de référence égale ou supérieure à **37 kW**.

Surveillance des émissions des moteurs en service : les députés ont suggéré que les essais soient réalisés, sous la responsabilité du constructeur ou de l'entité chargée de ces essais et sous la supervision de l'autorité nationale compétente en matière de réception par type.

La Commission devrait mettre en œuvre des **programmes de surveillance** afin de déterminer dans quelle mesure les émissions résultant du cycle d'essais et servant de base pour la réception par type correspondent aux **émissions mesurées en fonctionnement réel**.

Certificat de conformité : les députés ont estimé que les formalités devaient évoluer avec l'ère numérique et qu'il convenait d'en tirer parti pour réduire les charges administratives et les coûts.

Ainsi, plutôt que de délivrer un certificat de conformité, le constructeur pourrait appliquer un **marquage de conformité sur le moteur**. Ce marquage de conformité comprendrait un **code électronique** lisible à l'aide d'outils informatiques très répandus et permettrait d'obtenir des informations sur le moteur à partir du site internet du constructeur.

La Commission devrait être habilitée à adopter un modèle pour le marquage de conformité et les informations consultables, et à définir les types de codes électroniques acceptables pour accéder aux informations sur le moteur.

Échange de données et d'informations : dans ce domaine, les députés estiment que l'utilisation du [système d'information du marché intérieur](#) (IMI) établi de longue date permettrait de réaliser des économies et d'éviter des efforts administratifs inutiles par rapport à la mise en place d'une nouvelle plateforme numérique comme proposé par la Commission.

Soutien financier à la mise à niveau : les députés ont proposé que les États membres puissent prévoir des **incitations financières** applicables à la mise à niveau des moteurs en service conformes au règlement de manière à satisfaire aux valeurs limites d'émissions énoncées dans l'annexe applicable au type de moteur devant être mis à niveau.

Dispositions transitoires : durant la période comprise entre l'abrogation de la directive 97/68/CE et les dates obligatoires pour la phase V, il devrait encore être possible **d'accorder des réceptions UE par type** en vertu de la directive 97/68/CE, mais aussi les **dérogations** applicables.

De plus, pour les moteurs de la catégorie NRE utilisés dans les **grues mobiles**, les États membres devraient autoriser une prolongation de douze mois supplémentaires de la période de transition.

Pour une période ne dépassant pas dix ans à compter de la date applicable pour la mise sur le marché de moteurs de phase V visée à l'annexe III, les États membres pourraient autoriser la mise sur le marché de **moteurs de catégorie RLL** d'une puissance nette maximale supérieure à 2000 kW qui ne respectent pas les limites d'émissions fixées à l'annexe II, **à installer dans des locomotives** qui ne roulent que sur un réseau ferroviaire isolé du point de vue technique qui présente un écartement des rails de 1.520 mm.

Enfin, les députés ont souligné les **synergies possibles** entre le secteur des engins mobiles non routiers et les véhicules lourds dans la mesure où les technologies sont liées entre elles, et invité la Commission à envisager de nouvelles mesures dans ce domaine.