

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

2014/0268(COD) - 05/07/2016 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 623 voix pour, 57 contre et 27 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen, adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire, a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objectif du règlement et champ d'application : le règlement aurait pour objet i) d'élargir la portée de la législation de l'Union dans le domaine de **l'harmonisation du marché**, tout en réduisant autant que possible les risques de distorsions du marché ; ii) de **simplifier le cadre juridique actuel** d'améliorer les conditions générales d'exécution de cette législation, notamment en renforçant les règles relatives à la surveillance du marché.

La législation définirait des catégories de moteurs d'engins non routiers (ex : tondeuses à gazon, bulldozers, locomotives diesel et certains bateaux), divisées en sous-catégories en fonction de leur puissance. Pour chacune d'entre elles, de **nouvelles limites d'émission seraient fixées pour les polluants CO, HC, NOx et les particules fines (PM)**, ainsi que des échéances d'application, à partir de 2018. Ces limites d'émission s'appliqueraient aux moteurs des engins mobiles non routiers ainsi qu'à ceux des **engins agricoles et forestiers**.

Les moteurs destinés à **l'exportation** et à l'usage des **forces armées** ne devraient pas être soumis aux limites d'émission fixées dans le règlement. Toutefois des marquages devraient être exigés dans certains cas.

Le nouveau règlement prévoit également i) certaines dérogations aux exigences en matière de limites d'émission pour les moteurs à utiliser en atmosphères explosibles et dans des véhicules destinés au lancement d'embarcations de sauvetage ; ii) certaines dérogations et règles pour les moteurs incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts.

Protection des personnes travaillant à proximité des engins : le Parlement a 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. Il a préconisé à cet égard de recourir aux technologies les plus actuelles afin de réduire autant que possible les émissions.

Les États membres resteraient libres de fixer les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires pour assurer la protection du public et des travailleurs lorsque des engins mobiles non routiers visés par le règlement sont utilisés, étant entendu que ces exigences ne devraient pas avoir d'incidence sur la mise sur le marché de moteurs de tels engins

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.

Obligation des opérateurs économiques : les **constructeurs** devraient tenir le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes et, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de **dix ans** après la mise sur le marché d'un moteur.

Avant la mise sur le marché d'un moteur ayant fait l'objet d'une réception UE par type, **les importateurs** devraient s'assurer que le certificat de réception UE par type est accompagné de ses annexes. Sur demande motivée, ils devraient fournir à une autorité nationale requérante toutes les informations et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité d'un moteur.

L'importateur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur n'est pas conforme au règlement, et notamment qu'il ne correspond pas à la réception UE par type, devrait s'abstenir de le mettre sur le marché jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité.

Les différents types de moteurs et familles de moteurs devraient être conçus et pourvus de **stratégies de limitation des émissions de manière à prévenir les falsifications** dans la mesure du possible. L'utilisation de stratégies d'invalidation serait interdite.

Surveillance des émissions des moteurs en service : les députés ont suggéré que les essais soient réalisés sous la **responsabilité du constructeur** et conformément aux exigences de l'autorité compétente en matière de réception.

La Commission devrait mener des **programmes de surveillance** pour chaque catégorie de moteurs afin de déterminer dans quelle mesure les émissions mesurées à partir du cycle d'essai correspondent aux **émissions mesurées en conditions réelles de fonctionnement**. Ces programmes et leurs résultats seraient présentés chaque année aux États membres et feraient ensuite l'objet d'une communication publique.

Déclaration de conformité et marquage : la déclaration de conformité délivrée par le constructeur devrait mentionner les caractéristiques et restrictions particulières qui s'appliquent au moteur. Elle pourrait également être délivrée sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.

La Commission pourrait adopter des actes d'exécution établissant le modèle de déclaration de conformité, y compris les caractéristiques conçues pour empêcher toute falsification et permettant de vérifier le fichier électronique sécurisé.

Échange de données et d'informations : les autorités nationales devraient être tenues de coopérer efficacement entre elles et avec la Commission, et d'échanger des données et des informations concernant les réceptions UE par type au moyen du [système d'information du marché intérieur](#) (IMI). Un module IMI spécifiquement adapté aux engins mobiles non routiers devrait être créé. Les constructeurs et les services techniques devraient aussi pouvoir utiliser l'IMI pour l'échange des données et informations relatives aux moteurs des engins mobiles non routiers.

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. Les moteurs de transition pourraient continuer d'être mis sur le marché durant la période de transition, à condition que la date de production de ces engins corresponde au plus tard à **18 mois** après le début de la période de transition.

Pour les moteurs de la catégorie NRE utilisés dans les **grues mobiles**, les États membres devraient autoriser une prolongation de 12 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.

Réexamen : au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission devrait présenter un rapport en ce qui concerne l'évaluation de la possibilité d'établir des **mesures harmonisées pour l'installation de dispositifs antipollution de mise à niveau** sur les moteurs des engins mobiles non routiers qui ont déjà été mis sur le marché de l'Union.

Ce rapport traiterait également des mesures techniques et des régimes d'incitations financières, de manière à aider les États membres à se conformer à la législation de l'Union sur la qualité de l'air en évaluant les mesures envisageables pour lutter contre la pollution de l'air dans les zones densément peuplées et dans le strict respect de la réglementation de l'Union relative aux aides d'État.