

Informations de base	
<b>2010/0195(COD)</b>  COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Qualité de l'air: dispositions applicables aux moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité	
Modification Directive 97/68/EC <a href="#">1995/0209(COD)</a>	
<b>Subject</b>  3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PIETIKÄINEN Sirpa (PPE)	09/09/2010
		Rapporteur(e) fictif/fictive  POC Pavel (S&D)	
	<b>Commission pour avis</b>	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	SEHNALOVÁ Olga (S&D)	02/09/2010
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	3122	2011-11-08
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	TAJANI Antonio	

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé

07/07/2010	Publication de la proposition législative	COM(2010)0362 	Résumé
07/09/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
16/03/2011	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
29/03/2011	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0080/2011	
25/10/2011	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0452/2011	Résumé
25/10/2011	Résultat du vote au parlement		
08/11/2011	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
16/11/2011	Signature de l'acte final		
16/11/2011	Fin de la procédure au Parlement		
23/11/2011	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2010/0195(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 97/68/EC 1995/0209(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 114-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/7/03411

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE454.694	11/01/2011	
Avis de la commission	TRAN	PE450.581	26/01/2011	
Amendements déposés en commission		PE458.785	23/02/2011	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0080/2011	29/03/2011	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0452/2011	25/10/2011	Résumé

Conseil de l'Union				
Type de document	Référence	Date	Résumé	
Projet d'acte final		00045/2011/LEX	16/11/2011	

### Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2010)0362 	07/07/2010	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2010)0828 	07/07/2010	
Document annexé à la procédure	SEC(2010)0829 	07/07/2010	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2011)8697	30/11/2011	

### Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	IT_SENATE	COM(2010)0362	01/10/2010	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2010)0362	05/10/2010	

### Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1158/2010	16/09/2010	

### Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

### Acte final

Directive 2011/0088  
JO L 305 23.11.2011, p. 0001

Résumé

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

2010/0195(COD) - 07/07/2010 - Document de base législatif

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'étendre l'application de ce mécanisme aux moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : 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 les engins de construction, agricoles et forestiers, les autorails et locomotives et, les bateaux de la navigation intérieure, des moteurs à vitesse constante et des petits moteurs à essence utilisés sur différents types d'engin. La directive prévoit des phases fixant des valeurs limites d'émission de plus en plus strictes, assorties de délais de mise en œuvre. Les constructeurs sont tenus de s'assurer que les nouveaux moteurs respectent ces valeurs limites avant d'être mis sur le marché.

La directive 2004/26/CE a introduit la phase de valeurs limites d'émission actuellement applicable à la majorité des moteurs Diesel, dénommée «phase III A». Ces limites seront progressivement remplacées par les limites plus strictes de la phase III B, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011. La période pour l'octroi de la réception par type de ces moteurs a commencé le 1<sup>er</sup> janvier 2010. De nombreuses entreprises de construction d'engins (environ 1500 dans l'UE) sont concernées.

Pour respecter les valeurs limites de la phase III B, les moteurs actuels devront subir d'importantes modifications. Les constructeurs d'équipements devront intégralement revoir la conception de leurs engins afin de pouvoir y intégrer les moteurs modifiés. Ce processus ne peut commencer qu'une fois que le développement du moteur est entièrement achevé. Les solutions techniques permettant aux moteurs de respecter les valeurs limites de la phase III B ne sont généralement pas encore finalisées. Les constructeurs d'équipements ne sont donc pas en mesure de revoir entièrement la conception des engins sur lesquels ils devront installer le moteur. De plus, les coûts encourus par les constructeurs en vue de se conformer aux nouvelles valeurs limites d'émissions sont importants.

La directive 2004/26/CE a également introduit le «mécanisme de flexibilité» afin de faciliter la transition entre les différentes phases fixant des valeurs limites d'émission. Le mécanisme permet aux constructeurs d'équipements de mettre sur le marché, pendant la période séparant deux phases successives de valeurs limites d'émissions de gaz d'échappement, un nombre limité d'engins mobiles non routiers équipés de moteurs qui respectent encore les valeurs limites d'émission de la phase antérieure. Le mécanisme s'applique aux moteurs (Diesel) à allumage par compression utilisés sur les engins de construction, agricoles et forestiers, aux groupes électrogènes et pompes utilisant des moteurs à vitesse constante, mais pas aux locomotives, aux autorails et aux bateaux de la navigation intérieure.

**ANALYSE D'IMPACT:** une analyse d'impact a été effectuée sur la base des études techniques et de la consultation des parties prenantes. Les différents scénarios envisagés pour les moteurs couverts par le mécanisme de flexibilité existant y sont expliqués, ainsi que la nécessité d'inclure les autorails. À la lumière des conclusions de l'analyse d'impact les locomotives ont été ajoutées au mécanisme de flexibilité.

L'analyse d'impact passe en revue les différentes options, depuis l'application d'un système de mise à la ferraille jusqu'à la modification du pourcentage /nombre autorisé de moteurs prévu dans le mécanisme de flexibilité, en passant par la mise en place d'un système d'échange en vertu duquel les entreprises qui n'utiliseraient pas toute leur flexibilité pourraient vendre leurs droits de flexibilité aux entreprises qui ont besoin de flexibilité supplémentaire. L'option consistant à **renforcer le mécanisme de flexibilité existant et à l'élargir à des secteurs non encore inclus** a été considérée comme la meilleure option, permettant un juste équilibre entre l'impact sur l'environnement et l'avantage économique tiré, sur une période limitée, d'une réduction des coûts de mise en conformité.

**BASE JURIDIQUE :** article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

**CONTENU:** la Commission propose de modifier les dispositions du mécanisme de flexibilité pour atténuer davantage les coûts économiques de la transition entre la phase III A et la phase III B, en étendant son application à certains types d'engins mobiles non routiers, tout en maintenant l'entrée en vigueur de la phase III B de valeurs limites d'émission, afin de préserver l'objectif de la directive de réduire les émissions de gaz et de particules polluants dans l'Union.

Certains constructeurs de moteurs ont progressé dans la conception de moteurs pour locomotives conformes à la phase III B, tandis que les constructeurs d'équipements ne sont pas encore entièrement prêts à mettre sur le marché des locomotives conformes à la phase III B à la date du 1er janvier 2012, comme le prévoit la directive. Il est donc apparu nécessaire **d'appliquer le mécanisme de flexibilité aux locomotives également.**

La présente proposition prévoit d'apporter les modifications suivantes à la directive 97/68/CE:

- une augmentation du pourcentage du nombre de moteurs utilisés sur des engins opérant au sol et mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, ce pourcentage devant, pour chaque catégorie de moteur être porté de 20 à 50% des ventes annuelles d'équipements réalisées par le constructeur(s) d'équipements, ainsi qu'une adaptation du nombre maximal de moteurs pouvant être mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, à titre de variante optionnelle, pendant la période séparant la phase d'émissions III A de la phase d'émissions III B;
- l'ajout des moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives au mécanisme de flexibilité offrant aux «constructeur(s) d'équipements» la possibilité de mettre sur le marché un nombre limité de moteurs dans le cadre dudit mécanisme.
- ces mesures expireront le 31 décembre 2013.

**INCIDENCE BUDGÉTAIRE :** la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

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

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.

## 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<sup>er</sup> janvier 2010 en ce qui concerne la réception par type desdits moteurs et à compter du 1er 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.