Informations de base

2014/0268(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Limites d'émissions et réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers Abrogation Directive 97/68/EC 1995/0209(COD) Modification Règlement (EU) No 167/2013 2010/0212(COD) Modification Règlement (EU) No 1024/2012 2011/0226(COD) Modification 2020/0113(COD) Modification 2021/0129(COD) Modification 2022/0080(COD) Voir aussi 2018/0220(COD) **Subject** 2.10.03 Normalisation, norme et marque CE/UE, certification, conformité 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
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	GARDINI Elisabetta (PPE)	10/02/2015
	Rapporteur(e) fictif/fictive DANCE Seb (S&D) DUNCAN Ian (ECR) HUITEMA Jan (ALDE) ECK Stefan (GUE/NGL) EICKHOUT Bas (Verts /ALE) EVI Eleonora (EFDD)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	POSPÍŠIL Jiří (PPE)	05/11/2014

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Agriculture et pêche	3481	2016-07-18

Commission européenne	**DG de la Commission** / **Commissaire** Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME / BIEŃKOWSKA Elżbieta
Comité économique et social européen	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
25/09/2014	Publication de la proposition législative	COM(2014)0581	Résumé
12/11/2014	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
15/09/2015	Vote en commission,1ère lecture		
15/09/2015	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
30/09/2015	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0276/2015	Résumé
26/04/2016	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE610.750 GEDA/A/(2017)007928	
04/07/2016	Débat en plénière		
05/07/2016	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0296/2016	Résumé
05/07/2016	Résultat du vote au parlement		
18/07/2016	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
14/09/2016	Signature de l'acte final		
14/09/2016	Fin de la procédure au Parlement		
16/09/2016	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2014/0268(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Directive 97/68/EC 1995/0209(COD) Modification Règlement (EU) No 167/2013 2010/0212(COD) Modification Règlement (EU) No 1024/2012 2011/0226(COD) Modification 2020/0113(COD) Modification 2021/0129(COD) Modification 2022/0080(COD) Voir aussi 2018/0220(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 114
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen

État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/8/01933

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE557.123	07/05/2015	
Amendements déposés en commission		PE557.137	10/06/2015	
Avis de la commission	IMCO	PE549.464	24/06/2015	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0276/2015	30/09/2015	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0296/2016	05/07/2016	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE610.750	20/09/2017	

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00021/2016/LEX	14/09/2016	
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2017)007928	24/08/2017	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2014)0581	25/09/2014	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2014)0281	25/09/2014	
Document annexé à la procédure	SWD(2014)0282	25/09/2014	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2016)657	12/10/2016	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2014)0581	03/11/2014	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2014)0581	19/11/2014	
Contribution	IT_SENATE	COM(2014)0581	24/11/2014	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES6067/2014	18/02/2015	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Rectificatif à l'acte final 32016R1628R(02)
JO L 231 06.09.2019, p. 0029

Règlement 2016/1628
JO L 252 16.09.2016, p. 0053 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2018/2690(DEA)	Examen d'un acte délégué
2016/3048(DEA)	Examen d'un acte délégué
2016/3049(DEA)	Examen d'un acte délégué
2017/3033(DEA)	Examen d'un acte délégué
2018/2708(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/2752(DEA)	Examen d'un acte délégué
2022/2815(DEA)	Examen d'un acte délégué

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

2014/0268(COD) - 14/09/2016 - Acte final

OBJECTIF: adopter des limites d'émission plus strictes pour les moteurs à combustion destinés aux engins non routiers.

ACTE LÉGISLATIF: Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE.

CONTENU: le règlement actualise la législation actuelle (directive 97/68/CE) qui ne correspond plus aux dernières avancées technologiques. Il fixe de **nouvelles exigences visant à réduire les émissions de polluants** provenant des moteurs des engins mobiles non routiers. Ces exigences visent à lutter contre la pollution atmosphérique à la source, afin de protéger la santé des citoyens de l'UE et l'environnement.

Le règlement vise à garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et à renforcer la surveillance du marché. Il traite également les aspects liés à la compétitivité et à la conformité, dans le but de lever les obstacles au commerce extérieur en réduisant les entraves réglementaires qui découlent des différentes exigences en matière d'émissions.

Champ d'application: le règlement s'applique à **différentes catégories de moteurs** d'engins non routiers (ex : tondeuses à gazon, bulldozers, groupes électrogènes, locomotives diesel et certains bateaux), divisées en sous-catégories en fonction de leur puissance.

Limites d'émission: pour chaque catégorie de moteurs, de nouvelles limites d'émission sont fixées pour les polluants tels que le monoxyde de carbone (**CO**), les hydrocarbures totaux (**HC**), les oxydes d'azote (**NOx**) et les particules fines (**PM**), ainsi que des échéances d'application, **à partir de 2018**. Ces limites d'émission s'appliqueront 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 sont pas soumis aux limites d'émission fixées dans le règlement.

Certaines **dérogations** aux exigences en matière de limites d'émission sont également prévues pour les moteurs à utiliser en atmosphères explosibles et dans des véhicules destinés au lancement d'embarcations de sauvetage.

Procédures de réception UE par type: le règlement fixe des exigences de fond pour la réception UE par type. **Seuls les moteurs conformes** aux exigences concernant les limites d'émission et aux procédures de réception par type pourront être mis sur le marché.

Le règlement oblige les constructeurs à 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 devront s'assurer que le certificat de réception UE par type est accompagné de ses annexes.

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

Les différents types de moteurs devront être conçus et pourvus de stratégies de limitation des émissions de manière à **prévenir les falsifications**.

ENTRÉE EN VIGUEUR: 6.10.2016.

APPLICATION: à partir du 1.1.2017.

ACTES DÉLÉGUÉS: la Commission peut adopter des actes délégués en ce qui concerne par exemple la surveillance des performances en matière d'émissions en service, les procédures de mesure et d'essai, la conformité de la production, les moteurs destinés à la réalisation d'essais sur le terrain, les moteurs destinés à être utilisés en atmosphères explosives et l'équivalence des réceptions UE par type de moteurs. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **5 ans** (pouvant être tacitement renouvelée) à compter du 6 octobre 2016. Le Parlement européen ou le Conseil ont le droit de s'opposer à un acte délégué dans un délai de deux mois (prorogeable deux mois) à compter de la notification de l'acte.

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 crée. 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.

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.

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

2014/0268(COD) - 25/09/2014 - Document de base législatif

OBJECTIF : protéger la santé humaine et l'environnement et garantir le bon fonctionnement du marché intérieur pour ce qui est des moteurs installés dans les engins mobiles non routiers.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : les limites d'émissions engins mobiles non routiers (EMNR) sont actuellement établies dans la directive 97/68/CE. Cette directive a été modifiée à plusieurs reprises, mais plusieurs examens techniques ont conclu que la législation sous sa forme actuelle comportait **diverses lacunes**.

Les EMNR couvrent une grande variété de moteurs à combustion installés dans des engins allant du petit équipement portatif aux autorails, locomotives et bateaux de la navigation intérieure en passant par les engins de construction et les groupes électrogènes. Ces moteurs sont **une source importante de pollution atmosphérique** et représentent environ 15% des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et 5% des émissions de particules dans l'UE.

L'initiative envisagée vise à améliorer la protection de l'environnement en mettant à jour les limites d'émissions actuelles et en étendant leur portée, le cas échéant. Elle suit également la mise à jour de la communication sur la politique industrielle de 2012 et pourrait contribuer à l'harmonisation technique dans le contexte des négociations commerciales UE-États-Unis (partenariat transatlantique de commerce et d'investissement - *Transatlantic Trade and Investment Partnership - TTIP*).

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact tient compte du fait que la préférence pourrait être accordée à une **combinaison d'éléments provenant de trois différentes options** (hormis le statu quo), à savoir :

- alignement sur les normes des États-Unis concernant la portée et les valeurs limites;
- progression vers les niveaux d'ambition du secteur routier, pour les sources d'émissions les plus pertinentes;
- extension du niveau d'ambition par l'amélioration des dispositions relatives au suivi.

CONTENU : la proposition de règlement vise à **mettre substantiellement à jour le système de réception par type des moteurs des EMNR** en ce qui concerne les exigences techniques relatives aux émissions, en adoptant des **limites plus strictes** et en introduisant l'«**approche à deux niveaux**», déjà utilisée dans d'autres actes législatifs dans le domaine de la réception UE par type des véhicules à moteur. Cette approche prévoit un processus législatif en deux étapes:

- en premier lieu, les **dispositions essentielles** sont établies par le Parlement européen et le Conseil dans un règlement, selon la procédure législative ordinaire;
- en second lieu, les **prescriptions techniques** mettant en œuvre les dispositions essentielles sont définies dans des actes délégués adoptés par la Commission conformément à l'article 290 du TFUE.

Le projet de proposition et ses actes délégués et d'exécution vise à reprendre et à améliorer les exigences existantes définies dans directive 97/68/CE. Comparée à l'acte existant, le nouveau règlement proposé :

- introduirait de **nouvelles limites d'émissions** tenant compte des avancées technologiques et des politiques de l'UE dans le secteur routier, afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de qualité de l'air;
- **étendrait leur portée**, en vue d'améliorer l'harmonisation des marchés (européen et international) et de réduire autant que possible le risque de distorsions du marché;
- introduirait des mesures visant à **simplifier les procédures administratives** et à améliorer la mise en œuvre, y compris des conditions pour une meilleure surveillance du marché.

En particulier, **les actes délégués** qui seraient adoptés au titre du règlement proposé incluraient notamment:

- des exigences techniques détaillées sur les cycles d'essai;
- des procédures de mesures et d'essais techniques;
- des exigences et modalités détaillées pour les exceptions accordées au titre de ce règlement;

- des dispositions détaillées pour les procédures de réception par type.

La proposition prévoit des **périodes transitoires** spécifiques et générales afin d'accorder un délai de mise en œuvre suffisant aux constructeurs de moteurs et d'engins et aux administrations.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : les coûts associés à la mise en place d'une base de données électronique pour l'échange d'informations sur la réception par type ont déjà été évalués dans une étude de faisabilité commandée par la CEE-ONU en juin 2006.

L'étude a prévu des coûts forfaitaires de démarrage compris **entre 50.000 et 150.000 EUR** et des coûts opérationnels compris **entre 5000 et 15.000 EUR par mois**, en fonction de la durée du contrat conclu avec le prestataire de services. Une fourchette mensuelle similaire est prévue pour la mise en œuvre d'un service d'assistance technique, si nécessaire.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.