

## I

(Actes législatifs)

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE 2011/88/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 novembre 2011

**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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers <sup>(3)</sup> concerne les émissions de gaz d'échappement et les limites d'émission de polluants atmosphériques provenant des moteurs 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 que les valeurs limites d'émission actuellement applicables pour la réception par type de la majorité des moteurs à allumage par compression conformes à la phase III A doivent être remplacées par les limites plus strictes de la phase III B. Celles-ci 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 1<sup>er</sup> janvier 2011 en ce qui concerne la mise sur le marché desdits moteurs.

<sup>(1)</sup> JO C 48 du 15.2.2011, p. 134.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 25 octobre 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 8 novembre 2011.

<sup>(3)</sup> JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

(2) La révision de la directive 97/68/CE est actuellement préparée par la Commission, conformément aux exigences de l'article 2 de la directive 2004/26/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant la directive 97/68/CE <sup>(4)</sup>. 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, il convient que la Commission envisage, 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;

<sup>(4)</sup> JO L 146 du 30.4.2004, p. 1.

- 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.
- (3) La transition vers la phase III B implique un changement radical de technologie exigeant d'importants coûts de mise en œuvre pour la révision de la conception des moteurs et la mise au point de solutions techniques avancées. La crise économique et financière mondiale actuelle ou toutes autres fluctuations économiques conjoncturelles ne doivent cependant pas conduire à un affaiblissement des normes environnementales. Cet exercice de révision de la directive 97/68/CE devrait donc être considéré comme exceptionnel. En outre, les investissements dans des technologies respectueuses de l'environnement sont importants pour la promotion de la croissance, de la création d'emplois et de la sécurité sanitaire futures.
- (4) La directive 97/68/CE prévoit un mécanisme de flexibilité permettant aux fabricants d'équipements d'acheter, au cours de la période séparant deux phases d'émissions, un nombre limité de moteurs non conformes aux limites d'émission du moment, mais qui répondent aux exigences de la phase précédant immédiatement la phase applicable.
- (5) L'article 2, point b), de la directive 2004/26/CE prévoit d'évaluer l'éventuelle nécessité de mécanismes de flexibilité supplémentaires.
- (6) Au cours de la phase III B, le nombre maximal 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.
- (7) 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.
- (8) Améliorer la qualité de l'air est un des objectifs majeurs de l'Union poursuivis par la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe<sup>(1)</sup>. S'attaquer aux émissions à la source est crucial pour réaliser cet objectif, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions du secteur des engins mobiles non routiers.
- (9) Les entreprises qui travaillent avec des machines relevant du champ d'application de la présente 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.
- (10) La directive 97/68/CE prévoit une dérogation pour les moteurs de remplacement qui ne s'applique pas aux autorails et aux locomotives. Néanmoins, compte tenu des contraintes en termes de poids et de dimensions, il importe de prévoir également une dérogation limitée pour les moteurs de remplacement destinés aux autorails et aux locomotives.
- (11) Les mesures énoncées dans la présente directive font suite aux difficultés temporaires rencontrées par le secteur manufacturier; elles ne donnent pas lieu à une adaptation permanente, et la mise en œuvre de ces mesures devrait donc se limiter à la durée de la phase III B ou, lorsqu'il n'y a pas de phase suivante, à trois ans.
- (12) Compte tenu de la spécificité de l'infrastructure du réseau ferroviaire du Royaume-Uni, qui se caractérise par un gabarit d'obstacle différent et donc par des contraintes en termes de poids et de dimensions, exigeant dès lors une période d'adaptation plus longue aux nouvelles limites d'émission, il convient de prévoir une plus grande flexibilité pour ce marché particulier en ce qui concerne les moteurs destinés aux locomotives.
- (13) Il y a donc lieu de modifier la directive 97/68/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Modifications de la directive 97/68/CE**

La directive 97/68/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 4, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Les moteurs à allumage par compression destinés à des utilisations autres que la propulsion d'autorails et de bateaux de la navigation intérieure peuvent être mis sur le marché dans le cadre d'un mécanisme de flexibilité conformément à la procédure visée à l'annexe XIII, en sus des paragraphes 1 à 5.»

<sup>(1)</sup> JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

2) L'article 10 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 1 *bis*, le deuxième alinéa est supprimé;
- b) les paragraphes suivants sont insérés:
- «1 *ter*. Par dérogation à l'article 9, paragraphes 3 *octies*, 3 *decies* et 4 *bis*, les États membres peuvent 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 en vertu du présent paragraphe ne peuvent 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.

1 *quater*. Une étiquette portant la mention "MOTEUR DE REMPLACEMENT" ainsi que le numéro de dérogation unique correspondant est apposée sur les moteurs visés aux paragraphes 1 *bis* et 1 *ter*.

1 *quinquies*. La Commission évalue les incidences environnementales du paragraphe 1 *ter* ainsi que les éventuelles difficultés techniques liées au respect dudit paragraphe. À la lumière de cette évaluation, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil, le 31 décembre 2016 au plus tard, un rapport d'évaluation de l'application du paragraphe 1 *ter* accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative prévoyant une date d'expiration dudit paragraphe.»;

c) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs répondant aux définitions de l'annexe I, section 1, points a) i), a) ii) et a) v), dans le cadre du mécanisme de flexibilité conformément aux dispositions de l'annexe XIII.»

3) L'annexe XIII est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

#### Article 2

##### Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 24 novembre 2012, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### Article 3

##### Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### Article 4

##### Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 16 novembre 2011.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

Le président

W. SZCZUKA

## ANNEXE

La section 1 de l'annexe XIII est remplacée par le texte suivant:

## «1. DÉMARCHES DU FEO

1.1. Sauf au cours de la phase III B, un FEO qui souhaite faire usage du mécanisme de flexibilité demande, sauf pour les moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives, l'autorisation d'une autorité compétente en matière de réception, pour que ses constructeurs de moteurs mettent sur le marché des moteurs destinés à l'usage exclusif du FEO. Le nombre de moteurs qui ne sont pas conformes aux valeurs limites d'émission du moment, mais à celles de la phase antérieure la plus récente, n'excède pas les plafonds fixés aux points 1.1.1 et 1.1.2.

1.1.1. Le nombre de moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité ne dépasse pas, dans chaque catégorie de moteurs, 20 % du nombre annuel d'équipements comportant des moteurs de la catégorie en question mis sur le marché par le FEO (défini comme étant la moyenne des cinq dernières années de ventes sur le marché de l'Union). Si un FEO met des équipements sur le marché de l'Union depuis moins de cinq ans, la moyenne est calculée sur la base de la période au cours de laquelle le FEO a mis des équipements sur le marché de l'Union.

1.1.2. À titre de variante optionnelle du point 1.1.1 et sauf pour les moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives, le FEO peut demander que ses constructeurs de moteurs soient autorisés à mettre sur le marché un nombre fixe de moteurs destinés à l'usage exclusif du FEO. Le nombre de moteurs de chaque catégorie ne peut dépasser les plafonds suivants:

Catégorie de moteur P (kW)	Nombre de moteurs
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2. Au cours de la phase III B, mais durant une période inférieure ou égale à trois ans à compter du début de cette phase, et sauf pour les moteurs destinés à la propulsion d'autorails et de locomotives, un FEO qui souhaite faire usage du mécanisme de flexibilité demande l'autorisation d'une autorité compétente en matière de réception, pour que ses constructeurs de moteurs mettent sur le marché des moteurs destinés à l'usage exclusif du FEO. La quantité de moteurs qui ne sont pas conformes aux valeurs limites d'émission du moment, mais à celles de la phase antérieure la plus récente, n'excède pas les plafonds fixés aux points 1.2.1 et 1.2.2.

1.2.1. Le nombre de moteurs mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité ne dépasse pas, dans chaque catégorie de moteurs, 37,5 % du nombre annuel d'équipements comportant des moteurs de la catégorie en question mis sur le marché par le FEO (défini comme étant la moyenne des cinq dernières années de ventes sur le marché de l'Union). Si un FEO met des équipements sur le marché de l'Union depuis moins de cinq ans, la moyenne est calculée sur la base de la période au cours de laquelle le FEO a mis des équipements sur le marché de l'Union.

1.2.2. À titre de variante optionnelle du point 1.2.1, le FEO peut demander que ses constructeurs de moteurs soient autorisés à mettre sur le marché un nombre fixe de moteurs destinés à l'usage exclusif du FEO. Le nombre de moteurs de chaque catégorie ne peut dépasser les plafonds suivants:

Catégorie de moteur P (kW)	Nombre de moteurs
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. En ce qui concerne les moteurs destinés à la propulsion de locomotives, au cours de la phase III B, mais durant une période inférieure ou égale à trois ans à compter du début de cette phase, un FEO peut demander que ses constructeurs de moteurs soient autorisés à mettre sur le marché un nombre maximal de seize moteurs destinés à l'usage exclusif du FEO. Le FEO peut également demander que ses constructeurs de moteurs soient autorisés à mettre sur le marché un maximum de dix moteurs supplémentaires d'une puissance nominale supérieure à 1 800 kW pour être installés sur des locomotives destinées à être utilisées exclusivement sur le réseau du Royaume-Uni. Pour qu'elle soit considérée comme satisfaisant à cette exigence, une locomotive doit détenir, ou être en mesure d'obtenir, un certificat de sécurité pour l'exploitation sur le réseau du Royaume-Uni.

Une telle autorisation n'est accordée que lorsqu'il y a des raisons techniques de ne pas pouvoir se conformer aux valeurs limites de la phase III B.

- 1.4. Le FEO inclut les informations suivantes dans la demande qu'il adresse à une autorité compétente en matière de réception:
- a) un échantillon des étiquettes à apposer sur chaque engin mobile non routier dans lequel sera installé un moteur mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité. Les étiquettes comportent le texte suivant: "MACHINE N° ... (numéro séquentiel) SUR ... (nombre total de machines dans la gamme de puissance respective) AVEC MOTEUR N° ... CONFORME À LA RÉCEPTION PAR TYPE (directive 97/68/CE) N° ...";
  - b) un échantillon de l'étiquette supplémentaire à apposer sur le moteur et portant le texte visé au point 2.2.
- 1.5. Le FEO met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception toutes les informations relatives à la mise en œuvre du mécanisme de flexibilité que cette autorité souhaite obtenir afin de prendre une décision.
- 1.6. Le FEO met à la disposition de toute autorité compétente en matière de réception dans les États membres qui en fait la demande toutes les informations dont cette autorité a besoin pour confirmer qu'un moteur étiqueté comme étant mis sur le marché dans le cadre du mécanisme de flexibilité, ou dont il est affirmé qu'il l'est, est convenablement étiqueté, ou que cette affirmation est correcte.»
-