COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.5.2021
COM(2021) 254 final

2021/0129 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les dispositions transitoires applicables à certains engins équipés de moteurs dont la plage de puissance se situe entre 56 kW et 130 kW ou est supérieure à 300 kW, pour faire face aux effets de la crise liée à la COVID-19

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La pandémie de COVID-19 a considérablement perturbé les chaînes d'approvisionnement, ce qui a eu une incidence sur la capacité des constructeurs d'engins mobiles non routiers (EMNR) à respecter certains délais fixés par le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 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.

En réaction à la pandémie de COVID-19, le règlement (UE) 2020/1040 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (UE) 2016/1628 a été adopté. Ledit règlement avait pour objet le report de certains délais que les constructeurs ne pouvaient plus respecter sans subir de préjudice économique grave en raison des perturbations inattendues de la chaîne d'approvisionnement. Étaient concernés les engins équipés de «moteurs de transition» ayant une plage de puissance située entre 56 kW et 130 kW, et dont la production devait s'achever le 30 juin 2020 au plus tard et la mise sur le marché, le 31 décembre 2020 au plus tard. Les constructeurs se sont vu accorder un délai supplémentaire de douze mois pour la production et la mise sur le marché des engins équipés de ces moteurs.

Ledit règlement portait uniquement sur les délais prévus pour 2020, parce que ceux-ci devaient être repoussés de toute urgence et qu'il était trop tôt pour déterminer si une prolongation des délais prévus pour 2021 se justifiait.

Les constructeurs ont jusqu'au 30 juin 2021 pour achever la production des engins équipés de ces moteurs et jusqu'au 31 décembre 2021 pour les mettre sur le marché.

Or les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la production se poursuivent en raison des deuxième et troisième vagues de COVID-19 et les constructeurs ne seront donc pas en mesure de respecter les délais prévus pour 2021 applicables aux engins équipés de moteurs de transition dont la plage de puissance se situe entre 56 kW et 130 kW ou est supérieure à 300 kW, sans subir de préjudice économique grave.

Compte tenu de la poursuite des perturbations, il est donc nécessaire de reporter lesdites dates afin d'éviter que les moteurs de transition – dont le nombre est limité puisqu'ils devaient avoir été construits le 31 décembre 2019 au plus tard – ne puissent plus être installés dans les engins à temps et soient alors mis au rebut.

Bien que des distorsions de la chaîne d'approvisionnement et de la production persistent, elles ne sauraient être comparées, pour ce qui est de leur ampleur et de leur intensité, à celles qui avaient cours au printemps 2020. Pour ces raisons, une prolongation de six mois pour la construction des engins équipés de ces moteurs et une prolongation de neuf mois pour la mise sur le marché, au lieu de douze mois pour les deux en 2020, sont justifiées.

Il convient de noter que, quelle que soit la durée de la prolongation, les opérateurs économiques n'auront aucun intérêt à retarder davantage l'achèvement et la mise sur le marché d'engins, de véhicules et de navires pour lesquels ils ont déjà supporté des coûts.

Enfin, la prolongation proposée s'appliquera également aux véhicules agricoles ou forestiers équipés de moteurs de transition, puisque ces derniers sont soumis aux dispositions relatives aux EMNR en ce qui concerne les émissions de polluants[1].

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le principe de subsidiarité s'applique, car la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de l'Union.

Comme la proposition vise à modifier la législation de l'Union, seule l'Union peut agir efficacement. En outre, les objectifs poursuivis ne peuvent pas être atteints de manière suffisante au moyen d'actions menées par les États membres.

L'intervention de l'Union européenne est nécessaire pour éviter l'émergence d'obstacles au marché unique, notamment dans le domaine des moteurs des EMNR, et en raison de la nature transnationale de la pollution atmosphérique.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

• Proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité parce qu'elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs consistant à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur tout en offrant, dans le même temps, un haut degré de sécurité publique et de protection de l'environnement. La durée de la prolongation proposée est proportionnée à la durée escomptée de la perturbation due à la pandémie de COVID-19.

• Choix de l'instrument

Règlement modifiant un règlement

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Une analyse d'impact ayant été déjà réalisée pour le règlement (UE) 2016/1628, la présente proposition n'est pas accompagnée de sa propre analyse d'impact. La présente proposition ne modifie pas ledit règlement sur le fond et n'impose pas de nouvelles obligations aux parties concernées. Elle vise principalement à autoriser, pour des raisons exceptionnelles dans le contexte de la pandémie de COVID-19, une prolongation de six mois pour la construction et la mise sur le marché des engins équipés de certains moteurs de transition. La présente proposition n'a pas d'effets sensibles sur l'environnement, puisque les mesures facilitent la mise sur le marché de biens équipés de moteurs produits avant la pandémie. Les mesures permettent également d'éviter de mettre au rebut les engins équipés de tels moteurs qui, sans elles, ne seraient pas conformes.

[1] Article 19 du règlement (UE) nº 167/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition n'a pas d'incidence budgétaire pour les institutions de l'Union.

2021/0129 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne les dispositions transitoires applicables à certains engins équipés de moteurs dont la plage de puissance se situe entre 56 kW et 130 kW ou est supérieure à 300 kW, pour faire face aux effets de la crise liée à la COVID-19

(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[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil[3] établit des exigences relatives aux limites d'émissions pour les gaz polluants et les particules polluantes et aux procédures de réception UE par type pour différentes catégories de moteurs destinés aux engins mobiles non routiers.

(2) Les dates applicables aux nouvelles valeurs limites d'émission, désignées par les termes «phase V» dans le règlement (UE) 2016/1628, sont énoncées afin de fournir aux constructeurs des informations claires et complètes et un délai approprié pour la transition vers la phase V, tout en réduisant sensiblement la charge administrative qui pèse sur les autorités compétentes en matière de réception.

(3) En raison de la propagation de la COVID-19 et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la production qui en ont découlé, les constructeurs d'engins mobiles non routiers, désignés par les termes «fabricants d'équipements d'origine» ou «FEO», peinaient à respecter les délais du 30 juin 2020 et du 31 décembre 2020 pour la production et la mise sur le marché d'engins équipés de moteurs conformes à des valeurs limites d'émission moins strictes que celles de la phase V. Dans ce contexte, le

[2] JO C […] du […], p. […].

[3] Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 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) nº 1024/2012 et (UE) nº 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53).

règlement (UE) 2016/1628 a été modifié par le règlement (UE) 2020/1040 du Parlement européen et du Conseil[4] afin que ces délais soient prolongés de douze mois.

(4) Étant donné que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et de la production imputables à la pandémie de COVID-19 persistent et continuent ainsi d'occasionner des retards dans la production et la mise sur le marché d'engins équipés d'autres catégories de moteurs (de 56 kW à 130 kW, ou de plus de 300 kW) conformes à des limites d'émission moins strictes que celles de la phase V, il est très probable que les FEO ne seront pas en mesure de respecter les délais du 30 juin 2021 et du 31 décembre 2021 fixés dans le règlement (UE) 2016/1628 pour la production et la mise sur le marché des marchandises, sans subir de préjudice économique grave.

(5) Compte tenu de la situation actuelle, et afin d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, de garantir la sécurité juridique et d'éviter d'éventuelles perturbations du marché, il est nécessaire de proroger certaines dispositions transitoires du règlement (UE) 2016/1628 pour ces catégories de moteurs.

(6) Étant donné que la prorogation des dispositions transitoires n'aura pas d'incidence sur l'environnement, puisque les moteurs de transition concernés ont déjà été produits, la prolongation des périodes correspondantes devrait être de six mois pour la production des engins équipés de ces moteurs et de neuf mois pour la mise sur le marché.

(7) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la prorogation de certaines dispositions transitoires du règlement (UE) 2016/1628, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(8) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles provoquées par la propagation de la COVID-19, il est apparu approprié de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole nº 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

(9) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2016/1628 en conséquence.

(10) Eu égard au fait que la période de transition prévue par le règlement (UE) 2016/1628 pour certaines sous-catégories de moteurs doit expirer le 31 décembre 2021 et que les FEO ont jusqu'au 30 juin 2021 pour produire des engins mobiles non routiers équipés de moteurs de transition de ces sous-catégories, le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

[4] Règlement (UE) 2020/1040 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne ses dispositions transitoires pour faire face aux effets de la crise liée à la COVID-19 (JO L 231 du 17.7.2020, p. 1).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) 2016/1628 est modifié comme suit:

L'article 58 est modifié comme suit:

1) Au paragraphe 5, le sixième alinéa suivant est ajouté:

«Pour les moteurs de toutes les sous-catégories dont la date de mise sur le marché des moteurs de la phase V énoncée à l'annexe III est le 1er janvier 2020, à l'exception des moteurs visés aux deuxième et troisième alinéas, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de six mois.»

2) Au paragraphe 7, le point e) suivant est ajouté:

«e) trente-trois mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, sixième alinéa.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*