COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 2.6.2020
COM(2020) 233 final

2020/0113 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne ses dispositions transitoires pour faire face aux effets de la crise de 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 entraîne des perturbations majeures de la chaîne d'approvisionnement, qui ont eu un impact sur la capacité des constructeurs d'engins mobiles non routiers (EMNR) de respecter certains des délais imposés 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.

Ce règlement fixe de nouvelles limites d'émissions, dénommées «phase V», qui sont conçues pour réduire les émissions actuelles de polluants atmosphériques provenant des moteurs des engins mobiles non routiers. Compte tenu du défi structurel que doivent relever certains fabricants afin de passer aux valeurs limites d'émission de la phase V, le règlement laisse un certain délai pour effectuer cette transition.

Conformément aux périodes de transition prévues à l'article 58, paragraphe 5, et aux dates fixées à l'annexe III dudit règlement, les constructeurs ont jusqu'au 30 juin 2020 pour produire des EMNR équipés de moteurs de transition des catégories suivantes: NRE se situant dans la plage de puissance < 56 kW et ≥ 130 kW, NRG, NRSh, NRS, IWP et IWA dans la plage de puissance $19 \leq P < 300$, SMB et ATS. Ils ont ensuite jusqu'au 31 décembre 2020 pour mettre ces machines sur le marché de l'Union.

Toutefois, la pandémie de COVID-19 a entraîné des interruptions complètes dans la fourniture de pièces et de composants, ce qui a laissé des fabricants avec des stocks de moteurs et de produits non finis. Cette perturbation a pour conséquence qu'un grand nombre de constructeurs de moteurs et d'engins ne seront pas en mesure de respecter les délais susmentionnés sans subir de préjudice économique grave.

Compte tenu de cette perturbation qui n'aurait pas pu être prévue, les dates de production et de mise sur le marché d'engins mobiles non routiers et de tracteurs équipés de moteurs de transition sont reportées de douze mois. Ce report ne s'applique pas aux moteurs de transition couverts par les dates indiquées à l'article 58, paragraphe 5, deuxième, troisième et quatrième alinéas.

La prolongation de douze mois est justifiée, vu le caractère saisonnier des biens dans lesquels des moteurs de transition seront installés. C'est notamment le cas pour les tracteurs et les équipements de jardinage. En outre, il est difficile de prévoir la durée exacte des retards que subira l'achèvement des biens concernés (par exemple les bateaux destinés à la navigation intérieure). Enfin, il convient de noter que, quelle que soit la durée de l'extension, les opérateurs économiques n'auront aucun intérêt à retarder davantage l'achèvement et la mise sur le marché de machines, de véhicules et de navires pour lesquels ils ont déjà supporté des coûts.

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.

Étant donné que la proposition vise à modifier la législation européenne existante, seule l'UE 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 dès lors 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 l'extension proposée est proportionnée à la durée prévue de l'interruption 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 le règlement sur le fond et n'impose pas de nouvelles obligations aux parties concernées. Elle vise principalement à fournir, pour des raisons exceptionnelles dans le contexte de la pandémie de COVID-19, une prorogation de douze mois pour la fabrication et la mise sur le marché des moteurs de transition et des machines qui en sont équipées. La présente proposition n'a pas d'effets sur l'environnement puisque les mesures facilitent la mise sur le marché de biens équipés de moteurs produits avant la pandémie. Elle permet également d'éviter de mettre au rebut les biens non conformes équipés de tels moteurs.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition jointe n'a pas d'incidence budgétaire pour les institutions de l'UE.

2020/0113 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2016/1628 en ce qui concerne ses dispositions transitoires pour faire face aux effets de la crise de 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[1],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil[2] établit des exigences relatives aux limites d'émissions et aux procédures de réception UE par type pour les moteurs destinés aux engins mobiles non routiers.

(2) Les dates applicables aux nouvelles limites d'émissions (les limites d'émission de la «phase V») sont énoncées afin de fournir aux constructeurs des informations claires et complètes et un délai approprié pour passer à la nouvelle phase d'émission, tout en réduisant sensiblement la charge administrative qui pèse sur les autorités compétentes en matière de réception.

(3) La pandémie de COVID-19 a provoqué une interruption de la chaîne d'approvisionnement de pièces et composants essentiels, ce qui a entraîné des retards pour les moteurs et les engins équipés de moteurs conformes à des limites d'émission moins strictes que celles de la phase V et qui doivent être mis sur le marché avant les dates fixées dans le règlement (UE) 2016/1628.

(4) Compte tenu de la perturbation causée par la pandémie de COVID-19, il est très probable que les constructeurs d'engins mobiles non routiers ne seront pas en mesure de garantir que les moteurs et les engins équipés de moteurs bénéficiant de la période de transition respecteront les délais fixés dans le règlement (UE) 2016/1628 sans avoir à subir un préjudice économique grave.

---

1 JO C , du , p. .

2 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 (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53).

(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 modifier les dates d'application de certaines dispositions transitoires du règlement (UE) 2016/1628.

(6) Étant donné que cette prolongation n'aura pas d'incidence sur l'environnement, puisque les moteurs de transition concernés ont déjà été produits, et qu'il est difficile de prévoir la durée exacte des retards causés par la perturbation liée à la COVID-19, la prolongation des délais correspondants devrait être de douze mois.

(7) Eu égard au fait que la période de transition prévue à l'article 58, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/1628 pour certains moteurs expirera le 31 décembre 2020 et que les constructeurs ont jusqu'au 30 juin 2020 pour produire des moteurs de transition, le présent règlement devrait entrer en vigueur d'urgence.

(8) Eu égard à cette urgence, il est jugé nécessaire de prévoir une exception au délai de huit semaines prévu 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) Étant donné que l'aide est requise de toute urgence, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

L'article 58 est modifié comme suit:

1) Le paragraphe 5 est modifié comme suit:

a) Au second alinéa, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Pour les moteurs de catégorie NRE dont la date mentionnée à l'annexe III pour la mise sur le marché des moteurs de la phase V est le 1er janvier 2020, les États membres autorisent une prolongation de douze mois de la période de transition et de la période de dix-huit mois visée au premier alinéa pour les FEO dont la produc-tion annuelle totale est inférieure à cent engins mobiles non routiers équipés de moteurs à combustion interne.»

b) Le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour les moteurs de sous-catégories de la catégorie NRE utilisés dans des grues mobiles, dont la date mentionnée à l'annexe III pour la mise sur le marché des moteurs de la phase V est le 1er janvier 2020, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de douze mois.»

c) Le cinquième alinéa suivant est ajouté:

«Pour les moteurs de toutes les sous-catégories dont la date mentionnée à l'annexe III pour la mise sur le marché des moteurs de la phase V est le 1er janvier 2019, à l'exception des moteurs visés au quatrième alinéa, la période de transition et la période de 18 mois visée au premier alinéa sont prolongées de douze mois.»

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

«d) trente-six 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, cinquième alinéa.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui 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*