

E 5970

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 24 janvier 2011

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 24 janvier 2011

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2000/25/CE en ce qui concerne l'application de phases d'émissions aux tracteurs à voie étroite

COM (2011) 1 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 18 janvier 2011 (19.01)
(OR. en)**

5427/11

**Dossier interinstitutionnel:
2011/0002 (COD)**

ENT 12

ENV 32

PROPOSITION

Origine: Commission européenne

En date du: 14 janvier 2011

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2000/25/CE en ce qui concerne l'application de phases d'émissions aux tracteurs à voie étroite

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Pierre de BOISSIEU, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2011) 1 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.1.2011
COM(2011) 1 final

2011/0002 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 2000/25/CE en ce qui concerne l'application de phases d'émissions
aux tracteurs à voie étroite**

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

SEC(2011) 44 final

SEC(2011) 43 final

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Motivation et objectifs de la proposition

La présente proposition prévoit de modifier la directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2000 relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil.¹

L'objet de la directive 2000/25/CE est de garantir la libre circulation des tracteurs agricoles et forestiers tout en réduisant les niveaux autorisés d'émission de gaz d'échappement des moteurs afin de protéger la santé et le bien-être des citoyens ainsi que l'environnement.

La directive définit les étapes successives pour la réduction des limites d'émission de gaz d'échappement, lesquelles sont, en grande partie, conformes à 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 polluantes provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers².

Après qu'aient été définies de nouvelles réductions des limites d'émissions de gaz et de particules polluantes provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, adoptées par la directive 2004/26/CE du Parlement européen et du Conseil³, la directive 2000/25/CE a été modifiée par la directive 2005/13/CE de la Commission du 21 février 2005⁴.

Les nouvelles limites d'émissions de gaz et de particules polluantes ont été définies pour réduire de plus de 90 % les valeurs réglementaires fixées antérieurement, afin de faire en sorte que des systèmes de post-traitement secondaire des émissions tant de MP que de No_x soient adoptés sur la grande majorité des moteurs et des engins couverts par les directives correspondantes au moment où la phase la plus avancée devient obligatoire.

Devant ces défis et étant donné les incertitudes quant à la faisabilité technique de ces objectifs, la directive 2004/26/CE a prévu que la Commission procédera à un examen technique, notamment pour «examiner la technologie disponible, y inclus les coûts/bénéfices, en vue de confirmer les valeurs limites des phases IIIB et IV et d'évaluer la nécessité éventuelle de mécanismes de flexibilité ou d'exemptions supplémentaires, ou de dates d'introduction ultérieures pour certains types

¹ JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.

² JO L 69 du 27.2.1998, p. 1.

³ JO L 146 du 30.4.2006, p. 1.

⁴ JO L 55 du 1.3.2005, p. 35.

d'équipements ou de moteurs, en tenant compte des moteurs équipant des engins mobiles non routiers affectés à des utilisations saisonnières»⁵.

La directive modifiée 2000/25/CE, en son article 4, paragraphe 8, a établi un lien avec l'examen technique prévu par la directive 2004/26/CE afin d'examiner les questions liées aux tracteurs agricoles, notamment ceux appartenant aux catégories T2, T4.1 et C2 (dits «tracteurs à voie étroite», dont la largeur maximale est inférieure à 1,15 m).

Les résultats de l'évaluation technique ont confirmé la faisabilité des limites strictes fixées par les colégislateurs pour la grande majorité des moteurs destinés à être installés sur des engins non routiers et sur des tracteurs agricoles. Néanmoins, pour les tracteurs agricoles appartenant aux catégories T2, T4.1 et C2, une modification des prescriptions a été jugée nécessaire.

• Contexte général

Afin de respecter les obligations énoncées à l'article 2 de la directive 2004/26/CE et à l'article 4, paragraphe 8, de la directive 2000/25/CE, la DG ENTR de la CE a attribué un marché à la DG JRC pour qu'elle examine tous les aspects requis par ces directives.

Pour la question des tracteurs agricoles, la DG JRC a évalué la situation des catégories T2, T4.1 et C2 en faisant des recherches dans la littérature spécialisée et en procédant à des évaluations des véhicules directement auprès de cinq fabricants de tailles diverses et employant des technologies différentes, dont un peut être considéré comme une PME. Leur production couvre la grande majorité des tracteurs à voie étroite mis sur le marché européen.

Il est apparu que les tracteurs ayant fait l'objet de l'examen étaient des produits typiquement européens, mis au point pour répondre aux exigences de l'agriculture spécialisée du sud de l'Europe (plus spécifiquement de l'agriculture méditerranéenne). L'écrasante majorité de ces tracteurs est vendue à l'intérieur de l'UE.

Les résultats de cette analyse ont été présentés au cours des réunions du GEME qui se sont succédé à partir de juin 2006 et ont été confirmés dans le projet de rapport final publié en décembre 2007 sur le site web CIRCA.

Contrairement à d'autres aspects, pour lesquels les options proposées étaient multiples, la question des tracteurs appartenant aux catégories T2, T4.1 et C2 a donné lieu à une seule proposition de la DG JRC, à savoir que ces véhicules devraient être exemptés des phases IIIB et IV de la directive 2000/25/CE. Cette conclusion a reçu l'appui de certains États membres et n'a suscité aucune réaction négative.

Les conclusions de la DG JRC ont été confirmées dans une analyse d'impact réalisée par Arcadis en 2008-2009 dans le cadre d'un contrat passé avec la DG ENTR de la

⁵ JO L 146 du 30.4.2004, article 2.

CE. L'étude d'Arcadis a clairement montré l'avantage pour l'environnement du report proposé: sans ce report, les utilisateurs ne seraient pas en mesure d'acheter des tracteurs modernes de la phase IIIA et continueraient à utiliser de (très) vieux engins (du niveau «phase 0») En outre, l'étude d'Arcadis a révélé des impacts négatifs d'ordre économique et social si la proposition n'était pas adoptée.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

À cet égard, les deux directives suivantes présentent un intérêt:

- 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, telle que modifiée;
- directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2000 relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE du Conseil, telle que modifiée.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La directive 97/68/CE repose sur le programme communautaire de politique et d'action en matière d'environnement et de développement durable⁶.

La directive 2000/25/CE représente la transposition au secteur des tracteurs agricoles des mêmes objectifs et de la même politique.

La présente proposition est conforme à la politique et aux objectifs actuels de la Communauté en matière d'environnement tels qu'ils sont précisés dans le sixième programme d'action pour l'environnement (COM(2001) 31 final)⁷, qui voit dans l'amélioration de la qualité de l'air un objectif prioritaire, devant notamment être atteint à travers la mise en œuvre de limites d'émission de gaz d'échappement par produit. Le sixième programme d'action pour l'environnement définit un mode de prise de décisions politiques reposant sur la participation et sur des connaissances solides, en vertu duquel:

«L'engagement général des parties concernées sera prépondérant pour la réussite de la mise en œuvre du sixième programme, et à tous les stades du processus politique depuis la fixation des objectifs jusqu'à la mise en pratique des mesures. Des connaissances scientifiques solides et des analyses économiques fondées, des informations et des données fiables et à jour, ainsi que l'utilisation d'indicateurs, viendront étayer l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique environnementale.»

Le report proposé est pleinement conforme à ce mode de prise de décisions: il couvre les limites des phases IIIB et IV prévues dans la directive 2000/25/CE pour les

⁶ Résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, du 1^{er} février 1993 (JO C 138 du 17.5.1993, p. 1).

⁷ JO C 154E du 29.5.2001, p. 218.

tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2, dans la mesure où toutes les parties concernées et l'étude indépendante commandée par la DG JRC ont constaté qu'il était techniquement impossible de s'y conformer.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

• Consultation des parties intéressées

La problématique et les résultats de l'enquête de la DG JRC ont été présentés aux États membres et aux parties concernées lors de diverses réunions du groupe d'experts sur les engins mobiles non routiers. Le 21 novembre 2008, notamment, les États membres ont été consultés dans le cadre d'une réunion du comité pour l'adaptation aux progrès techniques – tracteurs agricoles. L'Autriche, la Finlande, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni ont exprimé leur soutien. Aucune position négative n'a été enregistrée. En outre, une réunion avec des représentants du secteur a eu lieu le 2 septembre 2010 afin de passer en revue les derniers développements techniques.

• Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

Émissions de gaz d'engins mobiles non routiers et de tracteurs agricoles.

Principales organisations/principaux experts consultés

DG JRC; groupe d'experts sur les émissions de gaz d'échappement provenant d'engins mobiles non routiers et groupe de travail sur les tracteurs agricoles.

Moyens utilisés pour mettre les avis des experts à la disposition du public

Publication sur le site web CIRCA des rapports de la DG JRC et d'Arcadis sur l'examen technique de la législation régissant les émissions de gaz d'échappement provenant des engins mobiles non routiers. Communication lors des réunions du groupe d'experts de la Commission sur les émissions provenant des engins mobiles non routiers (GEME), ainsi que du groupe de travail et du comité sur les tracteurs agricoles.

• Analyse d'impact

La Commission a entrepris une analyse d'impact officielle en 2010, sur la base des études techniques susmentionnées et compte tenu des récents développements techniques. Elle est parvenue à la conclusion qu'il était probablement possible d'obtenir des solutions techniques, mais pas dans les délais fixés dans la législation actuelle. Un report de 3 ans pour les prescriptions des phases IIIB et IV a été considéré comme l'option à retenir.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Il est proposé que les dates figurant à l'article 4 de la directive 2000/25/CE pour la réception par type et la première mise en circulation au cours des phases IIIB et IV soient reportées de trois ans pour les tracteurs des catégories T2, C2 et T4.1, telles que définies dans la directive 2003/37/CE.

- **Base juridique**

Cette proposition est fondée sur l'article 114 du traité.

- **Principe de subsidiarité**

Les objectifs de la mesure proposée, à savoir assurer le fonctionnement continu du marché intérieur en exigeant que les tracteurs agricoles respectent des dispositions harmonisées en matière d'émissions de gaz d'échappement dans l'environnement, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres agissant seuls et peuvent donc, du fait de leur ampleur et de leurs effets, être mieux réalisés au niveau de l'Union.

La présente proposition est donc conforme au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité.

- **Principe de proportionnalité**

La modification proposée n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs exposés plus haut.

Les experts indépendants et les parties concernées conviennent qu'il est techniquement impossible de respecter les valeurs limites des phases IIIB et IV dans le cas des types de tracteurs agricoles visés par la proposition de modification. Le fait de ne pas reporter l'entrée en vigueur des limites des phases IIIB et IV correspondantes entraînerait une grave perturbation du marché intérieur et des secteurs agricoles de l'Union utilisant ces tracteurs.

Les arguments techniques avancés par l'industrie en faveur d'une exemption complète de ces tracteurs, aussi solides soient-ils, n'ont pas été retenus. La proposition décrit donc les modifications absolument essentielles considérées comme nécessaires pour assurer un équilibre approprié des charges pesant sur l'industrie tout en faisant en sorte que les objectifs environnementaux soient atteints dans toute la mesure du possible.

Par conséquent, la présente proposition est conforme au principe de proportionnalité énoncé à l'article 5 du traité.

- **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): directive.

Le recours à d'autres moyens ne serait pas adéquat pour la raison suivante: modification d'une directive existante.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 2000/25/CE en ce qui concerne l'application de phases d'émissions aux tracteurs à voie étroite

(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 européenne⁸,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2000 relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE¹¹ du Conseil régit les émissions de gaz d'échappement provenant des moteurs installés sur les tracteurs agricoles et forestiers. La phase de valeurs limites d'émission actuellement applicable pour la réception par type de la majorité des moteurs à allumage par compression est appelée «phase IIIA». La directive prévoit que ces valeurs limites seront remplacées par les valeurs limites plus strictes de la phase IIIB, entrant progressivement en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2010 en ce qui concerne la réception par type et à compter du 1^{er} janvier 2011 en ce qui concerne la mise sur le marché de ces moteurs.
- (2) La directive 2004/26/CE du Parlement et du Conseil du 21 avril 2004, modifiant 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 polluantes provenant des moteurs à combustion

⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁰ JO C [...] du [...], p. [...].

¹¹ JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.

interne destinés aux engins mobiles non routiers¹², prévoit, en son article 2, point b), que la Commission examine la technologie disponible, y inclus les coûts/bénéfices, en vue de confirmer les valeurs limites des phases IIIB et IV et d'évaluer la nécessité éventuelle de mécanismes de flexibilité ou d'exemptions supplémentaires, ou de dates d'introduction ultérieures pour certains types d'équipements ou de moteurs, en tenant compte des moteurs équipant des engins mobiles non routiers affectés à des utilisations saisonnières. En son article 4, paragraphe 8, la directive 2000/25/CE prévoit une clause de révision afin de tenir compte des spécificités des tracteurs des catégories T2, T4.1 et C.2.

- (3) La directive 97/68/CE a fait l'objet de plusieurs études techniques. Il ressort de ces études techniques réalisées en 2007, 2009 et 2010 et confirmées par l'analyse d'impact effectuée par la Commission qu'il est techniquement impossible pour les tracteurs classés dans les catégories T2, C2 et T4.1 de respecter les prescriptions des phases IIIB et IV aux dates prévues dans ladite directive.
- (4) Pour que la législation de l'Union ne contienne pas de prescriptions techniques qui ne peuvent pas encore être respectées et pour empêcher que les tracteurs des catégories T2, C2 et T4.1 ne puissent plus être réceptionnés par type et mis sur le marché ou en circulation, il est donc nécessaire de prévoir une période de transition de trois ans, au cours de laquelle lesdits tracteurs pourront toujours être réceptionnés par type et mis sur le marché ou en circulation.
- (5) La directive 2000/25/CE devrait dès lors être modifiée en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

À l'article 4 de la directive 2000/25/CE, le paragraphe suivant est ajouté:

«9. Par dérogation aux points d) et e) du paragraphe 2 et au paragraphe 3, pour les tracteurs des catégories T2, C2 et T4.1, définis à l'annexe II, chapitre A, point A.1 et à l'annexe II, chapitre B, appendice 1, partie I, point 1.1, de la directive 2003/37/CE et équipés de moteurs des catégories L à R, les dates prévues aux points d) et e) du paragraphe 2 et au paragraphe 3 sont reportées de trois ans. Jusqu'à ces dates, les prescriptions de la phase IIIA définies dans la présente directive continuent à s'appliquer. »

Article 2

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [6 mois moins un jour après la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

¹² JO L 225 du 25.6.2004, p. 3.

Ils appliquent ces dispositions à compter du [6 mois après la date d'entrée en vigueur].

Lorsqu'elles sont adoptées par les États membres, ces dispositions 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 couvert par la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président