CESNI/PT (19) 27

CESNI (19) 4

12 février 2019

Or. fr fr/de/nl/en

GROUPE DE TRAVAIL DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

COMITÉ EUROPÉEN POUR L’ÉLABORATION DE STANDARDS

**Proposition de report des dates d’application du règlement (UE) 2016/1628**

Communication de la délégation française \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Contexte**

Le règlement (UE) 2016/1628 est en vigueur depuis le 1er janvier 2017.

En navigation intérieure, en application de ce règlement, seuls des moteurs de phase V peuvent être mis sur le marché à compter du 1er janvier 2019, pour les moteurs de puissance de référence inférieure à 300 kW, et à compter du 1er janvier 2020 pour les moteurs de puissance de référence supérieure à 300 kW.

**Synthèse du problème**

Au 1er mars 2019, à la connaissance des autorités françaises :

* Aucun moteur répondant aux exigences du règlement (UE) 2016/1628 et destiné aux bateaux de navigation intérieure (catégorie IWP, IWA) n’est disponible sur le marché ;
* Les conditions d’installation, en lieu et place de moteurs de catégorie IWA ou IWP, de moteurs non-routiers (NRE) ou de moteurs agréés par type au titre du règlement 595/2009/CE sont toujours débattues au sein du comité CESNI. En l’absence d’une procédure harmonisée au niveau de l’Union, ces types de moteurs ne peuvent être installés qu’à titre expérimental ;
* Les moteurs de transition (moteurs construits avant le 31 décembre 2018, agréés par type comme moteurs Euro étape IIIA ou CCNR étape II) ne sont plus disponibles pour certaines catégories d’usages, en l’absence de stocks suffisants.

L’absence d’une offre de moteurs répondant aux exigences du règlement EMNR, qu’il s’agisse de moteurs de phase V ou de moteurs de transition, entraîne déjà des situations dans lesquelles il est impossible de délivrer ou renouveler un certificat pour certains bateaux. Cette situation s’aggravera avec la diminution des stocks de moteurs de transition, dans l’attente de l’agrément de moteurs de phase V et d’une procédure harmonisée concernant les contraintes liées à la marinisation des moteurs.

Par ailleurs, selon les autorités françaises, les conditions de mise en œuvre harmonisée du règlement (UE) 2016/1628 ne sont à ce jour pas réunies :

* L’échange de données entre autorités nationales prévu à l’article 44 du règlement par le biais du système d’information du marché intérieur (IMI) n’est pas opérationnel ;
* Aucune liste des agréments de types délivrés au titre du règlement n’est disponible au niveau européen ou national. Le contrôle de conformité par les commissions de visite est donc difficile (problème préexistant pour les moteurs agréés par type au titre de la directive 97/68/CE) ;
* Le rapport de la Commission au Parlement européen prévu au plus tard pour le 31 décembre 2018 à l’article 60 du règlement n’est pas disponible :
	+ Ce rapport devait étudier la possibilité d'établir des mesures harmonisées pour l'installation de dispositifs antipollution de mise à niveau sur les moteurs existants (post-traitement).
	+ En l’absence d’une procédure harmonisée, il n’est pas possible de répondre aux objectifs d’amélioration de la qualité de l’air fixés par le règlement par la mise à niveau de systèmes de propulsion ou auxiliaires existants. Cette solution alternative à l’absence de moteurs agréés sur le marché qui pourtant fait l’objet de demandes répétées par les organisations professionnelles durant les travaux d’élaboration du règlement.
	+ Ce même rapport devait traiter 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 : bien que des réflexions aient été menées sur ce sujet au niveau européen, aucun instrument européen n’a pu être mis en place. En l’absence de dispositifs incitatifs, le renouvellement des motorisations fluviales est limité et ne permet pas de créer un marché attractif pour des moteurs de phase V.

**L’offre de moteurs conformes aux exigences du règlement (UE) 2016/1628, et les conditions de mise en œuvre du règlement, ne permettent donc pas à ce jour de répondre aux besoins en moteurs de la navigation intérieure. La taille réduite du marché des motorisations fluviales, et un calendrier d’application contraint du règlement, en sont les causes principales.**

Par comparaison, les moteurs de locomotives ou d’autorails (catégories RLL et RLR) constituent des catégories de moteurs couvertes par le règlement (UE) 2016/1628 et représentent un marché à faible demande : cette situation a amené à prévoir dans le règlement (UE) 2016/1628 des dates obligatoires d’application du règlement (agrément par type et mise sur le marché) reportées de deux ans par rapport à la plupart des autres catégories, avec une mise sur le marché obligatoire en 2021.

**Suites à donner**

Du fait des dates d’application décalées prévues pour les moteurs de locomotives et autorails, des contraintes rencontrées pour les moteurs de bateaux de navigation intérieure, **la délégation française propose au Groupe de travail CESNI/PT d’échanger sur l’opportunité que les Etats membres portent à la Commission européenne une demande de report ou d’assouplissement des dates obligatoires d’application du règlement pour les moteurs de catégories IWP et IWA :**

* Soit sous la forme d’un amendement de l’annexe III du règlement (UE) 2016/1628, en particulier des tableaux III-5 et III-6 (dates d'application du règlement pour les catégories de moteurs IWP et IWA) ;
* Soit sous la forme d’une modification de l’article 58, paragraphe 5, autorisant la mise sur le marché de moteurs de transition après la date obligatoire de mise sur le marché des moteurs de phase V.

\*\*\*