



PARLEMENT EUROPÉEN

2014 - 2019

---

*Commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs*

---

**2014/0268(COD)**

24.7.2015

## **AVIS**

de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD))

Rapporteur pour avis: Jiří Pospíšil

PA\_Legam

## **JUSTIFICATION SUCCINTE**

### **Contexte et proposition de la Commission**

La proposition législative à l'examen vise à protéger l'environnement et à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur pour les moteurs d'engins mobiles non routiers. Elle couvre un nombre important de types de moteurs à combustion dans une large gamme d'engins allant du petit équipement portatif aux autorails, locomotives et bateaux de la navigation intérieure en passant par les engins de construction et les groupes électrogènes. La mise en œuvre réussie de ce règlement serait salubre pour l'environnement grâce à la réduction des émissions des nouveaux moteurs qui, avec le temps, remplaceraient les moteurs plus anciens, plus polluants.

La proposition vise à contribuer à la compétitivité de l'industrie européenne et à réduire le risque de distorsions du marché en simplifiant la législation sur la réception par type, en améliorant la transparence et en allégeant les charges administratives. En outre, l'alignement des exigences de l'Union européenne et des États-Unis en matière d'émissions, permettrait de lever les entraves au commerce extérieur et de réduire les obstacles réglementaires.

### **La compétitivité de l'industrie européenne**

Votre rapporteur se félicite de la proposition de la Commission et soutient sans réserve ses objectifs. Plusieurs ajustements seront toutefois nécessaires pour que ce règlement contribue pleinement à la compétitivité de l'industrie européenne dans ce secteur.

Dans son projet d'avis, votre rapporteur s'efforce de rééquilibrer la proposition et d'apporter suffisamment de flexibilité pour que les fabricants puissent se conformer aux exigences environnementales sans nuire à la compétitivité de l'Union européenne. Les changements proposés aideront considérablement les fabricants lorsqu'ils devront s'adapter aux nouvelles exigences environnementales.

À la lumière de ce qui précède, votre rapporteur propose de proroger de six mois la période de transition qui est prévue par la proposition. Des exceptions sont également prévues pour les fabricants de petits volumes qui produisent moins de 100 engins par an, car les fabricants concernés sont surtout des PME. Votre rapporteur est également d'avis que, dans des cas bien précis, l'utilisation de moteurs de remplacement devrait être autorisée.

## **AMENDEMENTS**

La commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

## Amendement 1

### Proposition de règlement Considérant 6

*Texte proposé par la Commission*

(6) Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception UE par type des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers, dans le but d'assurer le fonctionnement du marché intérieur. À cet effet, de nouvelles limites d'émissions devraient être établies pour refléter les progrès technologiques et assurer la convergence des politiques de l'Union dans le secteur routier, afin d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des engins mobiles non routiers, ce qui permettra d'obtenir une part plus proportionnée des émissions des engins par rapport aux émissions des véhicules routiers. *La portée de la législation européenne dans ce domaine devrait être élargie, dans l'optique d'améliorer l'harmonisation du marché au niveau européen et international et de réduire autant que possible le risque de distorsions du marché. En outre, le présent règlement vise à simplifier le cadre juridique actuel, entre autres par des mesures de simplification des procédures administratives, et à améliorer les conditions générales d'exécution, notamment en renforçant les règles relatives à la surveillance du marché.*

## Amendement 2

### Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(6) Le présent règlement vise à définir des règles harmonisées pour la réception UE par type des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers, dans le but d'assurer le fonctionnement du marché intérieur. À cet effet, de nouvelles limites d'émissions devraient être établies pour refléter les progrès technologiques et assurer la convergence des politiques de l'Union dans le secteur routier, afin d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des engins mobiles non routiers, ce qui permettra d'obtenir une part plus proportionnée des émissions des engins par rapport aux émissions des véhicules routiers. *Les États membres devraient activement soutenir ces objectifs au moyen de programmes nationaux encourageant les utilisateurs à opter pour un nouvel équipement, en réduisant ainsi graduellement la part des anciens engins mobiles non routiers les plus polluants.*

*(6 bis) La portée de la législation de l'Union européenne dans ce domaine*

*devrait être élargie, en vue d'améliorer l'harmonisation du marché au niveau de l'Union et au niveau international et de réduire autant que possible le risque de distorsions du marché. En outre, le présent règlement vise à simplifier le cadre juridique actuel, entre autres par des mesures de simplification des procédures administratives, et à améliorer les conditions générales d'exécution, notamment en renforçant les règles relatives à la surveillance du marché.*

### **Amendement 3**

#### **Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(12 bis) Afin de garantir un niveau de protection optimal pour les personnes travaillant à proximité des engins et de maintenir à un niveau aussi bas que possible l'exposition cumulée des personnes travaillant à proximité de plusieurs engins mobiles, il convient de recourir aux technologies les plus actuelles afin de réduire au minimum les émissions.*

### **Amendement 4**

#### **Proposition de règlement Considérant 20**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(20) Les moteurs couverts par les nouvelles règles en matière de limites d'émissions ou les nouvelles procédures de réception UE par type et conformes à celle-ci devraient être autorisés à la commercialisation dans les États membres; ils ne devraient pas être

(20) Les moteurs couverts par les nouvelles règles en matière de limites d'émissions ou les nouvelles procédures de réception UE par type et conformes à celle-ci devraient être autorisés à la commercialisation dans les États membres; ils ne devraient pas être

soumis à d'autres exigences nationales en matière d'émissions. L'État membre qui accorde les réceptions devrait prendre **les** mesures de vérification qui **s'imposent pour assurer l'identification** des moteurs **produits dans le cadre de chaque réception** UE par type.

soumis à d'autres exigences nationales en matière d'émissions **pour leur mise sur le marché**. L'État membre qui accorde les réceptions devrait prendre **des** mesures de vérification **et de contrôle, lorsque la situation l'impose, en ce qui concerne l'importation et la fourniture** des moteurs **sur le marché de l'Union, pour s'assurer que ceux-ci sont conformes aux réceptions** UE par type **respectives**. **La présente disposition devrait être sans préjudice du droit des États membres à encourager ou à restreindre l'utilisation de moteurs mis sur le marché, à condition que les décisions prises ne soient pas discriminatoires et soient justifiées par des critères objectifs.**

#### *Justification*

*L'identification des types de moteurs introduits sur le marché de l'Union doit être effectuée au moment de l'importation des produits concernés. Il s'agit du mode le plus sûr, le plus efficace et le moins onéreux d'identifier et de contrôler tous les types de moteurs mis sur le marché de l'Union. Au moyen des pièces justificatives présentées à l'importation il est possible de vérifier si les produits mis sur le marché respectent les paramètres imposés et sont conformes aux normes de l'Union.*

### **Amendement 5**

#### **Proposition de règlement Considérant 21**

##### *Texte proposé par la Commission*

(21) Un nombre limité de dérogations devrait être accordé pour répondre aux besoins spécifiques liés aux forces armées, aux contraintes en matière d'approvisionnement logistique, aux essais sur le terrain de prototypes et à l'usage d'engins en atmosphères explosibles.

##### *Amendement*

(21) Un nombre limité de dérogations devrait être accordé pour répondre aux besoins spécifiques liés aux forces armées, aux contraintes en matière d'approvisionnement logistique, aux essais sur le terrain de prototypes, **aux moteurs de remplacement** et à l'usage d'engins en atmosphères explosibles.

## Amendement 6

### Proposition de règlement Considérant 25

*Texte proposé par la Commission*

(25) En conséquence, les règlements de la CEE-ONU et leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, en application de la décision 97/836/CE, devraient être reconnus comme équivalents aux réceptions UE par type accordées au titre du présent règlement. La Commission devrait dès lors être habilitée à adopter des actes délégués afin de déterminer quels règlements de la CEE-ONU s'appliqueront aux réceptions UE par type.

*Amendement*

(25) En conséquence, les règlements de la CEE-ONU et leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, en application de la décision 97/836/CE, devraient être reconnus comme équivalents aux réceptions UE par type accordées au titre du présent règlement. ***Dès lors, afin d'aligner au mieux le présent règlement sur les textes de la CEE-ONU, la*** Commission devrait dès lors être habilitée à adopter des actes délégués afin de déterminer quels règlements de la CEE-ONU s'appliqueront aux réceptions UE par type

## Amendement 7

### Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 1 – point 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(9 bis) "moteur de remplacement", un nouveau moteur qui a été fourni dans le seul but de remplacer un moteur dans une machine qui est en service;***

## Amendement 8

### Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 1 – point 22 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(22 bis) "équipements utilisés en souterrain": engins utilisés dans l'industrie minière;***

## Amendement 9

### Proposition de règlement

#### Article 3 – paragraphe 1 – point 29

*Texte proposé par la Commission*

(29) «période de transition», les **dix-huit** premiers mois suivant la date de mise en œuvre obligatoire de la phase V prévue à l'article 17, paragraphe 2;

*Amendement*

(29) «période de transition», les **vingt-quatre** premiers mois suivant la date de mise en œuvre obligatoire de la phase V prévue à l'article 17, paragraphe 2;

## Amendement 10

### Proposition de règlement

#### Article 3 – paragraphe 1 – point 40 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(40 bis) "grue mobile", un appareil automoteur de levage à flèche capable de se déplacer sur route et hors route, qui demeure stable sous l'influence de la gravité, et qui fonctionne sur pneumatiques, sur chenilles ou avec d'autres moyens pour améliorer sa stabilité. Les grues mobiles sur pneumatiques sont considérés comme des véhicules à usage spécial qui relèvent du champ d'application de la directive 2007/46/CE;**

## Amendement 11

### Proposition de règlement

#### Article 4 – paragraphe 1 – point 1 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) les moteurs dont la puissance de référence est inférieure à 560 kW et qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégories IWP, RLL ou RLR;

*Amendement*

b) les moteurs dont la puissance de référence est inférieure à 560 kW et qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégories **IWA**, IWP, RLL ou RLR;

### *Justification*

*L'amendement 9 proposé relatif au tableau II-6 de l'annexe II applique les mêmes valeurs limites d'émissions aux moteurs de propulsion des bateaux de la navigation intérieure et aux moteurs auxiliaires de ces mêmes bateaux, quelle que soit la puissance. Cet amendement permet le recours optionnel à des unités terrestres inférieures à 560kW le cas échéant. Ces unités terrestres ont des valeurs limites d'émissions plus basses que celle proposées dans l'amendement au tableau II-6 de l'annexe II.*

## **Amendement 12**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 4 – paragraphe 1 – point 5 – point a**

##### *Texte proposé par la Commission*

a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de la navigation intérieure, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion, **et dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 37 kW;**

##### *Amendement*

a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de la navigation intérieure, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion;

### *Justification*

*Le règlement 40CFR1042 des États-Unis n'impose pas une puissance minimum de 37 kW. La suppression de cette exclusion permet un alignement complet sur la réglementation américaine.*

## **Amendement 13**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 4 – paragraphe 1 – point 5 – point b**

##### *Texte proposé par la Commission*

b) les moteurs **dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW et** qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégorie IWA, sous réserve du respect des exigences visées à l'**article 23, paragraphe 8;**

##### *Amendement*

b) les moteurs qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégorie IWA, sous réserve du respect des exigences visées à l'**article 23, paragraphe 8;**

### *Justification*

*L'amendement 9 proposé relatif au tableau II-6 de l'annexe II étend l'application des valeurs limites d'émissions des moteurs de propulsion des bateaux de la navigation intérieure aux moteurs auxiliaires de ces mêmes bateaux à partir de 560kW afin d'inclure toutes les puissances. Le présent amendement aligne le texte sur celui-ci afin de permettre que les moteurs de propulsion des bateaux de la navigation intérieure qui ont été certifiés à l'issue du cycle adéquat soient utilisés comme moteurs auxiliaires conformément à ce principe.*

### **Amendement 14**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 4 – paragraphe 1 – point 6 – alinéa 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

«catégorie IWA», comprenant les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de la navigation intérieure, servant à des fins auxiliaires ou destinés à des fins auxiliaires, ***et dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW*** .

##### *Amendement*

"catégorie IWA", comprenant les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de la navigation intérieure, servant à des fins auxiliaires ou destinés à des fins auxiliaires.

### *Justification*

*L'amendement 9 proposé relatif au tableau II-6 de l'annexe II étend l'application des valeurs limites d'émissions des moteurs de propulsion des bateaux de la navigation intérieure aux moteurs auxiliaires de ces mêmes bateaux à partir de 560kW afin d'inclure toutes les puissances. Le présent amendement aligne le texte sur ce principe.*

### **Amendement 15**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 6 – paragraphe 3**

##### *Texte proposé par la Commission*

3. Les autorités compétentes en matière de réception rendent public, par l'intermédiaire de la plateforme administrative centrale de l'Union visée à l'article 41, un registre de tous les types de moteurs et familles de moteurs pour lesquels elles ont accordé la réception UE par type, contenant au moins les

##### *Amendement*

3. Les autorités compétentes en matière de réception rendent public, par l'intermédiaire de la plateforme administrative centrale de l'Union visée à l'article 41, un registre de tous les types de moteurs et familles de moteurs pour lesquels elles ont accordé la réception UE par type, contenant au moins les

informations suivantes: la marque, la mention du constructeur, la catégorie de moteur, le numéro de réception par type et la date de réception par type.

informations suivantes: la marque, la mention du constructeur, la catégorie de moteur, le numéro de réception par type et la date de réception par type, *ainsi que les paramètres techniques*.

## Amendement 16

### Proposition de règlement Article 7 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Pour les moteurs ayant reçu la réception UE par type, les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent, sur une échelle suffisante et sur la base d'échantillons *adéquats*, des contrôles documentaires et, le cas échéant, des contrôles physiques et de laboratoire des moteurs. À cette fin, elles prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes éventuelles et les autres informations pertinentes.

#### *Amendement*

Pour les moteurs ayant reçu la réception UE par type, les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent, sur une échelle suffisante et sur la base d'*un pourcentage significatif* d'échantillons, des contrôles documentaires et, le cas échéant, des contrôles physiques et de laboratoire des moteurs. À cette fin, elles prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes éventuelles et les autres informations pertinentes.

## Amendement 17

### Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

6. Outre le marquage apposé sur leurs moteurs conformément à l'article 31, les constructeurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés sur leurs moteurs mis à disposition sur le marché ou, lorsque ce n'est pas possible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le moteur.

#### *Amendement*

6. Outre le marquage apposé sur leurs moteurs conformément à l'article 31, les constructeurs indiquent leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée, *les paramètres techniques* et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés sur leurs moteurs mis à disposition sur le marché ou, lorsque ce n'est pas possible, sur l'emballage ou dans un document accompagnant le moteur.

## Amendement 18

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

5. Les importateurs mettent à disposition des instructions *et* des informations, conformément à l'article 41.

*Amendement*

5. Les importateurs mettent à disposition des instructions, des informations *et tous les documents*, conformément à l'article 41.

## Amendement 19

### Proposition de règlement Article 23 – paragraphe 8

*Texte proposé par la Commission*

8. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP *dont la puissance de référence excède 560 kW et* qui est destiné à être utilisé en lieu et place d'un moteur de catégorie IWA conformément au deuxième alinéa de l'article 4, les exigences du paragraphe 5 doivent être remplies séparément pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicables définies à la fois dans le tableau IV-5 et dans le tableau IV-6 de l'annexe IV et la fiche de renseignements relative à la réception par type doit indiquer chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel cette exigence a été remplie.

*Amendement*

8. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP qui est destiné à être utilisé en lieu et place d'un moteur de catégorie IWA conformément au deuxième alinéa de l'article 4, les exigences du paragraphe 5 doivent être remplies séparément pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicables définies à la fois dans le tableau IV-5 et dans le tableau IV-6 de l'annexe IV et la fiche de renseignements relative à la réception par type doit indiquer chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel cette exigence a été remplie.

### *Justification*

*L'amendement 9 proposé relatif au tableau II-6 de l'annexe II étend l'application des valeurs limites d'émissions des moteurs de propulsion des bateaux de la navigation intérieure aux moteurs auxiliaires de ces mêmes bateaux à partir de 560kW afin d'inclure toutes les puissances. Le présent amendement aligne le texte sur ce principe.*

## Amendement 20

### Proposition de règlement Article 30

*Texte proposé par la Commission*

#### *Certificat* de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception UE par type d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs, **un certificat** de conformité pour accompagner **chaque moteur qui est fabriqué conformément au type de moteur réceptionné**.

*Ce certificat est délivré* gratuitement à la livraison du moteur et accompagne l'engin dans lequel le moteur est installé. Sa délivrance **ne peut être** faite sous condition de demande explicite ou de soumission d'informations supplémentaires au constructeur.

Pendant une période de dix ans à compter de la date de production du moteur, le constructeur du moteur délivre, à la demande du **propriétaire du** moteur, un duplicata **du certificat** de conformité contre **un** paiement n'excédant pas le coût de délivrance **dudit certificat**. La mention «duplicata» apparaît clairement sur le recto de tout duplicata.

3. **Le certificat** de conformité est **rédigé** dans au moins une des langues officielles de l'Union. Tout État membre peut demander que **le certificat** de conformité

*Amendement*

#### *Attestation* de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception UE par type d'un type de moteur ou d'une famille de moteurs, **une attestation** de conformité ("**attestation de conformité**") pour accompagner **les moteurs qui sont commercialisés sur la base des éléments suivants**:

**(a) une dérogation prévue à l'article 32, paragraphe 1, 3 ou 4; ou**

**(b) une disposition transitoire visée à l'article 57.**

*Cette attestation comprend les caractéristiques et les restrictions particulières qui doivent s'appliquer au moteur, et est délivrée* gratuitement à la livraison du moteur et accompagne l'engin **mobile non routier** dans lequel le moteur est installé. Sa délivrance **n'est pas** faite sous condition de demande explicite ou de soumission d'informations supplémentaires au constructeur.

Pendant une période de dix ans à compter de la date de production du moteur, le constructeur du moteur délivre, à la demande **des utilisateurs finaux** du moteur, un duplicata de **l'attestation de** conformité contre **le** paiement **d'une somme** n'excédant pas le coût de délivrance **de ladite attestation**. La mention "duplicata" apparaît clairement sur le recto de tout duplicata **d'attestation de conformité**.

3. **L'attestation** de conformité est **rédigée** dans au moins une des langues officielles de l'Union. Tout État membre peut demander **au constructeur du moteur** que

soit **traduit** dans sa ou ses propres langues officielles.

4. La ou les personnes autorisées à signer les **certificats** de conformité font partie de l'organisation du constructeur et sont dûment autorisées par l'administration à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction, ou la conformité de la production du moteur.

5. **Le certificat** de conformité est entièrement **rempli** et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du moteur que celles **prévues** par le présent règlement **ou les actes délégués adoptés en application du présent règlement**.

**6. Le certificat de conformité pour les types de moteurs ou les familles de moteurs réceptionnés conformément à l'article 33, paragraphe 2, comporte, dans son intitulé, la mention «Pour les moteurs réceptionnés par type en application de l'article 31 du règlement (UE) n° xx/xx du Parlement européen et du Conseil du [date] concernant les exigences relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (réception provisoire)».**

7. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, le modèle de **certificat de** conformité, y compris les caractéristiques techniques conçues pour exclure toute falsification. À cette fin, les actes d'exécution prévoient les éléments de sécurité au niveau de l'impression destinés à protéger le papier utilisé pour établir **le certificat**. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

**L'attestation** de conformité soit **traduite** dans sa ou ses propres langues officielles.

4. La ou les personnes autorisées à signer les **attestations** de conformité font partie de l'organisation du constructeur et sont dûment autorisées par l'administration **de cette organisation** à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction, ou la conformité de la production du moteur.

5. **L'attestation** de conformité est entièrement **remplie** et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du moteur que celles **spécifiées** par le présent règlement.

7. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, le modèle **d'attestation** de conformité, y compris les caractéristiques techniques conçues pour exclure toute falsification. À cette fin, les actes d'exécution prévoient les éléments de sécurité au niveau de l'impression destinés à protéger le papier utilisé pour établir **l'attestation de conformité**. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].

## Amendement 21

### Proposition de règlement Article 31 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. Avant de quitter la chaîne de production, **les moteurs** doivent porter le marquage requis par le présent règlement.

*Amendement*

**2. Les moteurs produits dans l'Union européenne**, avant de quitter la chaîne de production, **ainsi que ceux produits en dehors de l'Union**, doivent porter le marquage requis par le présent règlement. **Cette exigence ne concerne en aucune façon les autres marquages prévus par la législation de l'État membre ou la législation de l'Union.**

## Amendement 22

### Proposition de règlement Article 32 – paragraphe 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**4 bis. Nonobstant les exigences de l'article 5, paragraphes 2 et 3 et de l'article 17, paragraphe 2, les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs de remplacement qui appartiennent à l'une des catégories suivantes:**

**(a) les moteurs des catégories NRE, NRG, ou NRS qui respectent les valeurs limites que le moteur qui doit être remplacé doit respecter lorsqu'il est mis initialement sur le marché;**

**(b) les moteurs des catégories RLL ou RLR qui respectent les valeurs limites que le moteur qui doit être remplacé doit respecter lorsqu'il est mis initialement sur le marché, si le moteur à remplacer a été fabriqué à partir du 1er janvier 2012;**

**(c) les moteurs des catégories RLL ou RLR qui respectent les valeurs limites qui s'appliquaient aux moteurs dans le cadre**

*de la catégorie respective au 31 décembre 2011 pour une mise sur le marché si le moteur à remplacer a été produit à cette date ou avant et 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;*

*(d) les moteurs des catégories NRE, NRG, ou NRS qui satisfont aux points a, b et c du présent paragraphe peuvent avoir une puissance égale ou supérieure.*

### **Amendement 23**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 32 – paragraphe 5 – point c bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(c bis) la mise sur le marché de moteurs de remplacement, telle que visée au paragraphe 4 bis.*

### **Amendement 24**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 35 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Le constructeur conserve des exemplaires des listes pendant une période minimale de **vingt** ans après la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

Le constructeur conserve des exemplaires des listes pendant une période minimale de **dix** ans après la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

## **Amendement 25**

### **Proposition de règlement Article 39 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 39 bis*

*Garantir la santé et la sécurité des  
travailleurs du secteur de l'extraction  
minière souterraine*

*En ce qui concerne les engins utilisés en  
souterrain, dans les cas où il n'est pas  
possible d'utiliser des moteurs électriques,  
sont utilisés des engins fonctionnant avec  
du carburant moins polluant, comme le  
GPL. Les polluants émis par ces moteurs  
ne doivent pas excéder les niveaux  
correspondant à la moitié des limites  
admises pour chaque moteur dans un  
espace ouvert, lesquelles sont précisées à  
l'annexe II.*

#### *Justification*

*Il convient d'imposer des limites d'émissions spécifiques pour le secteur de l'extraction, puisque l'utilisation des moteurs à combustibles fossiles présente un risque accru pour la santé des travailleurs.*

## **Amendement 26**

### **Proposition de règlement Article 42 – titre**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Plateforme et base de données  
administratives centrales de l'Union*

*Échange de données et d'informations au  
moyen du système d'information du  
marché intérieur (IMI)*

## **Amendement 27**

### **Proposition de règlement Article 42 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. **La Commission établit une plateforme numérique administrative centrale de l'Union pour l'échange**, par voie électronique, de données et d'informations concernant les réceptions UE par type. **La plateforme est utilisée** pour l'échange de données et d'informations entre les autorités compétentes en matière de réception, ou entre ces dernières et la Commission, dans le cadre du présent règlement.

*Amendement*

1. L'échange, par voie électronique, de données et d'informations concernant les réceptions UE par type, **se fait au moyen du système IMI. Celui-ci est utilisé** pour l'échange de données et d'informations entre les autorités compétentes en matière de réception, ou entre ces dernières et la Commission, dans le cadre du présent règlement.

**Amendement 28**

**Proposition de règlement  
Article 42 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. **La plateforme numérique administrative centrale de l'Union comprend également une base de données dans laquelle** toute information présentant un intérêt en ce qui concerne les réceptions UE par type accordées en vertu du présent règlement est centralisée et rendue accessible aux autorités compétentes en matière de réception et à la Commission. La base de données connecte les bases de données nationales à la base de données centrale de l'Union, en cas d'accord en ce sens avec les États membres concernés.

*Amendement*

2. Toute information présentant un intérêt en ce qui concerne les réceptions UE par type **qui sont** accordées en vertu du présent règlement est centralisée et rendue accessible aux autorités compétentes en matière de réception et à la Commission **au moyen de l'IMI**. La base de données connecte les bases de données nationales à la base de données centrale de l'Union, en cas d'accord en ce sens avec les États membres concernés.

**Amendement 29**

**Proposition de règlement  
Article 42 – paragraphe 3 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

3. Après la mise en œuvre des paragraphes 1 et 2, la Commission complétera **la plateforme numérique**

*Amendement*

3. Après la mise en œuvre des paragraphes 1 et 2, la Commission complétera **l'IMI** par des modules

*administrative centrale de l'Union* par des modules permettant:

permettant:

### **Amendement 30**

#### **Proposition de règlement Article 42 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***4. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, les exigences techniques détaillées et les procédures nécessaires à l'établissement de la plateforme et de la base de données administratives centrales de l'Union visées dans le présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 54, paragraphe 2, au plus tard le [31 décembre 2016].***

***supprimé***

### **Amendement 31**

#### **Proposition de règlement Article 46**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### ***Article 46***

***supprimé***

***Services techniques internes accrédités du constructeur***

***1. Le service technique interne accrédité d'un constructeur ne peut être désigné qu'en ce qui concerne les activités de catégorie A, pour les exigences techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé par un acte délégué adopté en application du présent règlement. Ce service technique constitue une entité séparée et distincte de l'entreprise et ne participe pas à la conception, la fabrication, la fourniture ou l'entretien des moteurs qu'il évalue.***

**2. Le service technique interne accrédité répond aux exigences suivantes:**

**(a) outre sa désignation par l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre, il est accrédité par un organisme national d'accréditation, tel que défini à l'article 2, point 11, du règlement (CE) n° 765/2008 et conformément aux normes et à la procédure visées à l'article 47 du présent règlement;**

**(b) le service technique interne accrédité et son personnel constituent une unité identifiable sur le plan organisationnel et disposent, au sein de l'entreprise dont ils font partie, de méthodes d'établissement des rapports qui garantissent leur impartialité et le démontrent à l'organisme national d'accréditation compétent;**

**(c) ni le service technique interne accrédité ni son personnel ne participent à aucune activité susceptible de nuire à l'indépendance de leur jugement ou à leur intégrité dans le cadre des catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés;**

**(d) le service technique interne accrédité fournit ses services exclusivement à l'entreprise dont il fait partie.**

**3. Le service technique interne accrédité n'a pas besoin d'être notifié à la Commission pour les besoins de l'article 49, mais des informations sur son accréditation sont fournies par l'entreprise dont il fait partie ou par l'organisme d'accréditation national à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, à la demande de celle-ci.**

**4. La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 55, des actes délégués établissant les exigences techniques pour lesquelles l'essai en interne est autorisé, comme prévu au**

*paragraphe 1. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le [31 décembre 2016].*

## Amendement 32

### Proposition de règlement Article 55 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

*Amendement*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article. ***À cet effet, la Commission met en place un groupe de travail, composé des partenaires sociaux et des représentants concernés.***

## Amendement 33

### Proposition de règlement Article 56 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Article 56 bis***

***Modifications du règlement (UE)  
n° 1024/2012***

***Le point suivant est ajouté à l'annexe au règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil<sup>1bis</sup>:***

***"8 bis. Règlement (UE) 20xx/xx du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences concernant les limites d'émissions et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers\*<sup>+</sup>: article 42.***

***\* JO L XX du xx.xx.xxxx, p. x."***

+ **JO: insérer le numéro de référence et la date pour le règlement et compléter la note en bas de page.**

**<sup>1bis</sup> Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission ("règlement IMI") (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).**

## **Amendement 34**

### **Proposition de règlement Article 57 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

1. Sans préjudice des dispositions des chapitres II et III, le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type avant les dates de mise sur le marché de moteurs visées à l'annexe III.

*Amendement*

1. Sans préjudice des dispositions des chapitres II et III, le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type **ou exemption** avant les dates de mise sur le marché de moteurs visées à l'annexe III.

## **Amendement 35**

### **Proposition de règlement Article 57 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Les autorités compétentes en matière de réception peuvent continuer d'accorder des réceptions par type conformément à la législation pertinente applicable à la date d'entrée en vigueur du présent règlement jusqu'aux dates obligatoires de réception UE par type de moteurs visées à l'annexe III.

*Amendement*

2. Les autorités compétentes en matière de réception peuvent continuer d'accorder des réceptions par type **et des exemptions** conformément à la législation pertinente applicable à la date d'entrée en vigueur du présent règlement jusqu'aux dates obligatoires de réception UE par type de moteurs visées à l'annexe III.

## Amendement 36

### Proposition de règlement

#### Article 57 – paragraphe 5 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

5. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 3, et de l'article 17, paragraphe 2, les moteurs de transition et, le cas échéant, les engins dans lesquels ils sont installés peuvent continuer d'être mis sur le marché durant la période de transition, à condition que la date de production de ces engins soit antérieure à **un an** après le début de la période de transition.

*Amendement*

5. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 3, et de l'article 17, paragraphe 2, les moteurs de transition et, le cas échéant, les engins dans lesquels ils sont installés peuvent continuer d'être mis sur le marché durant la période de transition, à condition que la date de production de ces engins soit antérieure à **18 mois** après le début de la période de transition, **sans préjudice de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1bis</sup> et du règlement de la Commission (UE) n° 1302/2014<sup>1ter</sup>.**

---

<sup>1bis</sup> *Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).*

<sup>1ter</sup> *Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système "matériel roulant" – "Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers" du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L n° 356 du 12.12.2014, p. 228).*

## Amendement 37

### Proposition de règlement

#### Article 57 – paragraphe 5 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Pour les engins de catégorie NRE, les États membres autorisent une prolongation de **douze** mois de la période de transition et de

*Amendement*

Pour les engins de catégorie NRE, les États membres autorisent une prolongation de **dix-huit** mois de la période de transition et

la période de douze mois mentionnée au premier alinéa pour les FEO dont la production annuelle totale est inférieure à **cinquante** engins mobiles non routiers équipés de moteurs à combustion. Aux fins du calcul de la production annuelle totale visée dans le présent paragraphe, tous les FEO qui sont sous le contrôle d'une même personne physique ou morale sont considérés comme constituant un FEO unique.

de la période de douze mois mentionnée au premier alinéa pour les FEO dont la production annuelle totale est inférieure à **cent** engins mobiles non routiers équipés de moteurs à combustion. Aux fins du calcul de la production annuelle totale visée dans le présent paragraphe, tous les FEO qui sont sous le contrôle d'une même personne physique ou morale sont considérés comme constituant un FEO unique.

### **Amendement 38**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 57 – paragraphe 5 – alinéa 2 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Pour les moteurs de la catégorie NRE utilisés dans les grues mobiles, les États membres autorisent une prolongation de la période de transition visée au premier alinéa de 12 mois supplémentaires.***

### **Amendement 39**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 57 – paragraphe 7 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) **dix-huit** mois à compter de la date de mise sur le marché de moteurs visée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, premier alinéa;

a) **vingt-quatre** mois à compter de la date de mise sur le marché de moteurs visée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, premier alinéa;

### **Amendement 40**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 57 – paragraphe 7 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) **trente** mois à compter de la date de mise

b) **trente-six** mois à compter de la date de

sur le marché de moteurs visée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, deuxième alinéa.

mise sur le marché de moteurs visée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, deuxième alinéa.

**Amendement 41**  
**Lambert van Nistelrooij**

**Proposition de règlement**

**Annexe I – tableau I-5: sous-catégories de la catégorie de moteurs IWP définie à l'article 4, point 5)**

*Texte proposé par la Commission*

Catégorie	Modes d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWP	tous	variable	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-v-1</i>	Puissance nette maximale
			$75 \leq P < 130$	<i>IWP-v-2</i>	
			$130 \leq P < 300$	<i>IWP-v-3</i>	
			$300 \leq P < 1000$	<i>IWP-v-4</i>	
			$P \geq 1000$	<i>IWP-v-5</i>	
		constant	$37 \leq P < 75$	<i>IWP-c-1</i>	Puissance nette nominale
			$75 \leq P < 130$	<i>IWP-c-2</i>	
			$130 \leq P < 300$	<i>IWP-c-3</i>	
			$300 \leq P < 1000$	<i>IWP-c-4</i>	
			$P \geq 1000$	<i>IWP-c-5</i>	

Amendement

Catégorie	Modes d'allumage	Régime	Déplacement d'eau	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWP	tous	variable	<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>P &lt; 19</i>	<i>IWP-v-1</i>	Puissance nette maximale
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>19 ≤ P &lt; 37</i>	<i>IWP-v-2</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>37 ≤ P &lt; 75</i>	<i>IWP-v-3</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>75 ≤ P &lt; 600</i>	<i>IWP-v-4</i>	
			<i>0.9 ≤ dép. &lt; 1.2</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWP-v-5</i>	
			<i>1.2 ≤ dép. ≤ 3.5</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWP-v-6</i>	
			<i>3.5 ≤ dép. ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWP-v-7</i>	
			<i>tous</i>	<i>P &gt; 600</i>	<i>IWP-v-8</i>	
		constant	<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>P &lt; 19</i>	<i>IWP-c-1</i>	Puissance nette nominale
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>19 ≤ P &lt; 37</i>	<i>IWP-c-2</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>37 ≤ P &lt; 75</i>	<i>IWP-c-3</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>75 ≤ P &lt; 600</i>	<i>IWP-c-4</i>	
			<i>0.9 ≤ dép. &lt;</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWP-c-5</i>	

			<b>1.2</b>		
			<b><math>1.2 \leq \text{dép.} \leq 3.5</math></b>	<b><math>P \leq 600</math></b>	<b>IWP-c-6</b>
			<b><math>3.5 \leq \text{dép.} \leq 7.0</math></b>	<b><math>P \leq 600</math></b>	<b>IWP-c-7</b>
			<b>tous</b>	<b><math>P &gt; 600</math></b>	<b>IWP-c-8</b>

Or. en

#### Amendement 42

Lambert van Nistelrooij

#### Proposition de règlement

Annexe I – tableau I-6: sous-catégories de la catégorie de moteurs IWA définie à l'article 4, point 6)

*Texte proposé par la Commission*

Catégorie	Modes d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWA	tous	variable	<b><math>560 \leq P &lt; 1000</math></b>	<b>IWA-v-1</b>	Puissance nette maximale
			<b><math>P \geq 1000</math></b>	<b>IWA-v-2</b>	
		constant	<b><math>560 \leq P &lt; 1000</math></b>	<b>IWA-c-1</b>	Puissance nette nominale
			<b><math>P \geq 1000</math></b>	<b>IWA-c-2</b>	

Amendement

Catégorie	Modes d'allumage	Régime	Déplacement d'eau	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWA	tous	variable	<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>P &lt; 19</i>	<i>IWA-v-1</i>	Puissance nette maximale
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>19 ≤ P &lt; 37</i>	<i>IWA-v-2</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>37 ≤ P &lt; 75</i>	<i>IWA-v-3</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>75 ≤ P &lt; 600</i>	<i>IWA-v-4</i>	
			<i>0.9 ≤ dép. &lt; 1.2</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-v-5</i>	
			<i>1.2 ≤ dép. ≤ 3.5</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-v-6</i>	
			<i>3.5 ≤ dép. ≤ 7.0</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-v-7</i>	
			<i>tous</i>	<i>P &gt; 600</i>	<i>IWA-v-8</i>	
		constant	<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>P &lt; 19</i>	<i>IWA-c-1</i>	Puissance nette nominale
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>19 ≤ P &lt; 37</i>	<i>IWA-c-2</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>37 ≤ P &lt; 75</i>	<i>IWA-c-3</i>	
			<i>dép. &lt; 0.9</i>	<i>75 ≤ P &lt; 600</i>	<i>IWA-c-4</i>	
			<i>0.9 ≤ dép. &lt;</i>	<i>P ≤ 600</i>	<i>IWA-c-5</i>	

			<b>1.2</b>		
			<b><math>1.2 \leq \text{dép.} \leq 3.5</math></b>	<b><math>P \leq 600</math></b>	<b>IWA-c-6</b>
			<b><math>3.5 \leq \text{dép.} \leq 7.0</math></b>	<b><math>P \leq 600</math></b>	<b>IWA-c-7</b>
			<b>tous</b>	<b><math>P &gt; 600</math></b>	<b>IWA-c-8</b>

Or. en

### Amendement 43

Lambert van Nistelrooij

### Proposition de règlement

Annexe II – tableau II-5 valeurs limites d'émissions de la phase V pour la catégorie de moteurs IWP définie à l'article 4, point 5)

*Texte proposé par la Commission*

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	<b>Plage de puissance</b>	Mode d'allumage	CO	HC	NOx	Masse de particules	<b>NP</b>	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	<b>#/kWh</b>	
Phase V	IWP-v-1 IWP-c-1	<b><math>37 \leq P &lt; 75</math></b>	tous	<b>5,00</b>	<b><math>(HC+NOx \leq 4,70)</math></b>		<b>0,30</b>	-	6,00

Phase V	IWP-v-2 IWP-c-2	$75 \leq P < 130$	tous	5,00	$(HC+NOx \leq 5,40)$		0,14	-	6,00
Phase V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	tous	3,50	1,00	2,10	0,11	-	6,00
Phase V	IWP-v-4 IWP-c-4	$300 \leq P < 1000$	tous	3,50	0,19	1,20	0,02	$1 \times 10^{12}$	6,00
Phase V	IWP-v-5 IWP-c-5	$P > 1000$	tous	3,50	0,19	0,40	0,01	$1 \times 10^{12}$	6,00

*Amendement*

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Déplacement d'eau	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NOx	Mass e de particules	A
		(L/cyl)	kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Phase V	IWP-v-1 IWP-c-1	dép. < 0.9	$P < 19$	all	6.6 <sup>(1)</sup>	$(HC+NOx \leq 7.5)$		0.4	6
Phase V	IWP-v-2 IWP-c-2	dép. < 0.9	$19 \leq P < 37$	all	5.5	$(HC+NOx \leq 4.7)$ <sup>(2)</sup>		0.3 <sup>(2)</sup>	6
Phase V	IWP-v-3 IWP-c-3	dép. < 0.9	$37 \leq P < 75$	all	5.0	$(HC+NOx \leq 4.7)$ <sup>(2)</sup>		0.3 <sup>(2)</sup>	6
Phase V	IWP-v-4 IWP-c-4	dép. < 0.9	$75 \leq P < 600$	all	5.0	$(HC+NOx \leq 5.4)$		0.14	6

Phase V	IWP-v-5 IWP-c-5	$0.9 \leq \text{dép.} < 1.2$	$P \leq 600$	all	5.0	$(HC+NOx \leq 5.4)$		0.12	6
Phase V	IWP-v-6 IWP-c-6	$1.2 \leq \text{dép.} \leq 3.5$	$P \leq 600$	all	5.0	$(HC+NOx \leq 5.6)$		0.10	6
Phase V	IWP-v-7 IWP-c-7	$3.5 \leq \text{dép.} \leq 7.0$	$P \leq 600$	all	5.0	$(HC+NOx \leq 5.8)$		0.10	6
Phase V	IWP-v-8 IWP-c-8	tous	$P > 600$	all	5.0	0.19	1.8	0.045	6

(1) 8.0 g/kWh pour  $\leq 8$  kw

(2) De manière facultative, ces catégories peuvent être certifiées à un niveau NOx +HC de 5.8 g/kWh et à un niveau PM de 0.2 g/kWh.

Or. en

#### Justification

The Commission proposal does not align with any international marine engine standard and has emission limits based on on-highway technology for truck sized engines. These emission limit values are not applicable in a marine installation due to restrictions on cooling system design, surface temperature limitations and safety concerns. With the high costs involved, a valid business case for developing unique products at an affordable cost for this niche EU market could not be established. Without new products the sector would be reliant on maintaining existing engines with associated higher emissions. This amendment aligns inland waterways propulsion engine emission limit values with US 40CFR1042 marine emission limit regulation allowing engines developed for the US market to be supplied, yet still provides an 80% reduction in emissions from current inland waterway propulsion engine emission limits.

**Amendement 44**  
**Lambert van Nistelrooij**

**Proposition de règlement**

**Annexe II – tableau II-6: valeurs limites d'émissions de la phase V pour la catégorie de moteurs IWA définie à l'article 4, point 6)**

*Texte proposé par la Commission*

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NOx	Masse de particules	NP	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	IWA-v-1 IWA-c-1	$560 \leq P < 1000$	tous	<b>3,50</b>	<b>0,19</b>	<b>1,20</b>	<b>0,02</b>	<b>1x10<sup>12</sup></b>	<b>6,00</b>
Phase V	IWA-v-2 IWA-c-2	$P \geq 1000$	tous	<b>3,50</b>	<b>0,19</b>	<b>0,40</b>	<b>0,01</b>	<b>1x10<sup>12</sup></b>	<b>6,00</b>

*Amendement*

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	<i>Déplacement d'eau</i>	Plage de puissance nette	Mode d'allumage	CO	HC	NOx	Masse de particules	A
		<i>(L/cyl)</i>	kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	

Phase V	IWA-v-1 IWA-c-1	dép. < 0.9	$P < 19$	tous	6.6 <sup>(1)</sup>	$(HC+NOx \leq 7.5)$		0.4	6
Phase V	IWA-v-2 IWA-c-2	dép. < 0.9	$19 \leq P < 37$	tous	5.5	$(HC+NOx \leq 4.7)$ <sup>(2)</sup>		0.3 <sup>(2)</sup>	6
Phase V	IWA-v-3 IWA-c-3	dép. < 0.9	$37 \leq P < 75$	tous	5.0	$(HC+NOx \leq 4.7)$ <sup>(2)</sup>		0.3 <sup>(2)</sup>	6
Phase V	IWA-v-4 IWA-c-4	dép. < 0.9	$75 \leq P < 600$	tous	5.0	$(HC+NOx \leq 5.4)$		0.14	6
Phase V	IWA-v-5 IWA-c-5	$0.9 \leq \text{dép.} < 1.2$	$P \leq 600$	tous	5.0	$(HC+NOx \leq 5.4)$		0.12	6
Phase V	IWA-v-6 IWA-c-6	$1.2 \leq \text{dép.} \leq 3.5$	$P \leq 600$	tous	5.0	$(HC+NOx \leq 5.6)$		0.10	6
Phase V	IWA-v-7 IWA-c-7	$3.5 \leq \text{dép.} \leq 7.0$	$P \leq 600$	tous	5.0	$(HC+NOx \leq 5.8)$		0.10	6
Phase V	IWA-v-8 IWA-c-8	tous	$P > 600$	tous	5.0	0.19	1.8	0.045	6

(1) 8.0 g/kWh pour  $\leq 8$  kw

(2) De manière facultative, ces catégories peuvent être certifiées à un niveau NOx +HC de 5.8 g/kWh et à un niveau PM de 0.2 g/kWh.

Or. en

### *Justification*

*Les moteurs auxiliaires installés disposent de la même technologie de restriction des limites d'installation que les moteurs de propulsion. Par conséquent, les constructeurs de moteurs utilisent largement les mêmes moteurs pour la propulsion et à des fins auxiliaires et les mêmes valeurs limites d'émissions sont donc applicables. Cela est admis dans le règlement 40CFR1042 des États-Unis qui applique les mêmes valeurs limites d'émissions aux moteurs de propulsion et auxiliaires.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Limites d'émissions et réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers		
<b>Références</b>	COM(2014)0581 – C8-0168/2014 – 2014/0268(COD)		
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 12.11.2014		
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	IMCO 12.11.2014		
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Jiří Pospíšil 5.11.2014		
<b>Examen en commission</b>	24.3.2015	7.5.2015	22.6.2015
<b>Date de l'adoption</b>	23.6.2015		
<b>Résultat du vote final</b>	+: -: 0:	31 2 4	
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Dita Charanzová, Carlos Coelho, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Vicky Ford, Ildikó Gáll-Pelcz, Evelyne Gebhardt, Maria Grapini, Sergio Gutiérrez Prieto, Robert Jarosław Iwaszkiewicz, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Antonio López-Istúriz White, Jiří Maštálka, Marlene Mizzi, Jiří Pospíšil, Marcus Pretzell, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Olga Sehnalová, Igor Šoltes, Ivan Štefanec, Catherine Stihler, Mylène Troszczynski, Mihai Țurcanu, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo		
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Kaja Kallas, Emma McClarkin, Adam Szejnfeld, Marc Tarabella, Lambert van Nistelrooij		