



FICHE TECHNIQUE TRANSFRIGOROUTE FRANCE

N°06 / Révision du règlement 842/2006 (Fgas)

TRANSFRIGOROUTE FRANCE

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr

POINT D'ETAPE AU 31 JANVIER 2014

Comme prévu, le Comité Environnement du Parlement européen a validé hier 30 janvier le texte du compromis (voir ci-dessous) sur projet de règlement Fgas, à une large majorité (46 votes pour, 1 vote contre et 3 abstentions).

La séance plénière du Parlement est prévue pour le 11 mars et ne devrait pas apporter de surprise.

La validation par le Conseil devra suivre dans les semaines suivantes, pour que le texte soit validé avant les élections parlementaires.

Attention à ne pas sous estimer les conséquences de ce texte pour les transporteurs.

Le seuil de 40 tonnes eq CO₂ (environ 12 kg de R-404A) semble en effet exonérer les transporteurs des échéances d'interdiction de mise sur le marché et de recours aux fluides pour les besoins de maintenance.

Or, le calendrier de diminution progressive des quantités de fluides mises sur le marché exercera néanmoins une pression forte sur leur disponibilité et leur coût.

Par ailleurs, le projet de taxe nationale sur les HFC semble définitivement enterré.

POINT D'ETAPE AU 20 DECEMBRE 2013

Une ultime réunion du trilogue¹ s'est tenue lundi 16 décembre et a abouti à un compromis dont Transfrigoroute a réussi à se procurer les termes, bien qu'ils soient confidentiels.

Le Coreper (Comité des Représentants Permanents, autrement dit les ambassadeurs nationaux à Bruxelles), réuni mercredi 18 décembre a validé formellement les teneurs de ce compromis qui sera ensuite soumis au vote en séance plénière du Parlement, le 16 mars 2014.

Les grandes lignes de ce compromis sont les suivantes :

¹ Le trilogue est une réunion informelle des représentants de la Commission, du Parlement et du Conseil.



- A compter du 1er janvier 2020
 - o interdiction de mettre en œuvre de nouvelles installations de réfrigération industrielle utilisant un HFC avec un GWP supérieur à 2500 (pour mémoire le HFC-R404A a un GWP de 3900) sauf dans les applications fonctionnant à une température inférieure à -50°C.
 - o interdiction de recourir à des fluides vierges pour des besoins de maintenance sauf
 - dans les applications d'une charge inférieure à 40 t eq CO2 (soit environ 10 kg de R404A, ce qui exclut les groupes frigorifiques des camions)
 - dans les applications fonctionnant à une température inférieure à -50°C

Le recours à des HFC récupérés ou recyclés pour des besoins de maintenance sera autorisé jusqu'au 1er janvier 2030.

Attention ! même si aucune restriction n'est imposée aux transporteurs pour le recours à des fluides vierges, leur disponibilité et leur coût risquent d'être problématiques.

- Le seuil de charge pour les contrôles d'étanchéité est revu très largement à la baisse
 - o 5 t eq CO2 (soit environ 1,28 kg de R404A) pour un contrôle tous les 12 mois
 - o 50 t eq CO2 (soit environ 12,8 kg de R404A) pour un contrôle tous les 6 mois
 - o 500 t eq CO2 (soit environ 128 kg de R404A) pour un contrôle tous les 3 mois

Ces intervalles peuvent être doublés en présence d'un système de détection de fuite raccordé à une alarme, sachant que les installations d'une charge de 500 t eq CO2 sont tenues d'être équipées d'un tel système.

Ces contrôles d'étanchéité sont désormais imposés à la réfrigération embarquée (ce qui était déjà le cas en France).

- les certifications nationales délivrées au titre du règlement 842/2006 restent valables (ce qui avait été remis en cause dans une des versions antérieures du texte)
- le calendrier du phase down (diminution des quantités mises sur le marché = quantités produites + quantités importées – quantités exportées ou détruite) est assez brutal et rapide
 - o base 100 : 2009-2012
 - o 2016-2017 : -7%
 - o 2018-2020 : -27 %
 - o 2021-2013 : -55 %
 - o 2024-2026 : -69%
 - o 2027-2029 : -76 %
 - o 2030 : -79%

Contrairement à ce qui avait été envisagé, aucune interdiction de mise sur le marché d'équipements neufs ne concerne la réfrigération embarquée.

La mise sur le marché d'équipement pré-chargée est interdite à partir de 2017 sauf si les fluides qu'ils contiennent figurent dans les quotas.

Le système des quotas reste basé sur une allocation gratuite, mais avec une réserve de 11 % (et non de 5 % initialement envisagée) pour les non inscrits dans le dispositif existant. De plus, les acteurs qui sont présents dans le dispositif en 2018 et au-delà seront tous considérés de manière égalitaire, sans considération de la date de leur entrée dans le

**TRANSFRIGOROUTE
FRANCE**

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr



système. Cette mesure vise à ne pas limiter le marché aux seuls acteurs déjà présents.

A noter que le projet de texte s'inscrivant sous l'article 192 du Traité de Lisbonne (protection de l'environnement) les Etats Membres sont autorisés à instaurer des mesures plus strictes, à condition d'en notifier au préalable la Commission.

Il est proposé que le nouveau texte entre en vigueur au 1er janvier 2015.

POINT D'ETAPE AU 26 NOVEMBRE 2013

Les négociations européennes sont en phase finale.

Afin d'obtenir un accord politique au sein du Conseil, et donc s'assurer d'un accord en première lecture, le Conseil européen a programmé au moins une réunion supplémentaire, en décembre, en complément des 3 réunions prévues en octobre et novembre.

La séance plénière du Parlement, initialement prévue le 13 janvier 2014, a été reportée en mars.

Le Conseil « publie » un document de synthèse à l'issue de chacune de ces réunions, qui rappelle les propositions initiales de la Commission, et les points de négociations entre le Parlement et le Conseil. Malgré une diffusion limitée, Transfrigoroute France a réussi en s'en procurer un exemplaire.

Le dernier document en date (15 novembre) fait ressortir l'avancement des négociations du Conseil et du Parlement sur les points de préoccupation de la profession (voir ci-dessous).

Il est crucial que le Conseil et le Parlement arrivent à un compromis avant la fin de l'année 2013, qui serait validé en séance plénière du Parlement au cours du 1er trimestre 2014.

En effet, faute d'accord avant la fin mars 2014, toutes les négociations seraient reportées jusqu'en 2015 (pour cause d'élections parlementaires et de renouvellement de la commission).

Or, les orientations politiques du Parlement pourront avoir changé, les ambitions de la Commission également et les négociations devraient repartir de zéro.

Dans l'intervalle, les utilisateurs de fluides seraient dans l'incertitude quant aux échéances imposées à ces fluides et seraient le jouet de l'industrie chimique qui ne manquera pas de promouvoir des solutions alternatives (HFC à bas GWP, HFO, etc ...) dont le rendement énergétique est incertain mais dont le prix ne peut qu'être élevé.

Les utilisateurs pourraient être tentés de choisir ces solutions provisoires qui ne pourront qu'être soumises à des interdictions prochaines.

Synthèse des points de négociation au 15 novembre

POSITION DU PARLEMENT	POSITION DU CONSEIL
Interdiction de maintenance avec des fluides dont le GWP est supérieur à 2500 dès 2017 pour les équipements d'une charge supérieure à 50 t eq CO2 (soit environ 11 kg de R-404A) - exception accordée aux applica-	Interdiction de maintenance avec des fluides dont le GWP est supérieur à 2500 dès 2020 pour les équipements d'une charge supérieure à 40 t eq CO2 (soit environ 9 kg de R-404A) - exception accordée aux applica-

**TRANSFRIGOROUTE
FRANCE**

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr



**TRANSFRIGOROUTE
FRANCE**

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80
Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr
www.transfrigoroute.fr

<p>tions à des températures < -50°C - exception accordée jusqu'en 2022 pour</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les fluides récupérés utilisés pour la maintenance d'équipements existants à condition qu'ils soient étiquetés conformément aux exigences du règlement ▪ les fluides recyclés et réintroduits dans des équipements existants à condition d'être utilisés par ou pour le compte des opérateurs pour qui ils ont été récupérés ▪ les équipements qui auraient été convertis en réponse aux exigences du règlement 1005/2009 (règlement ozone) 	<p>tions à des températures < -50°C - exception accordée jusqu'en 2028 pour</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les fluides récupérés et étiquetés conformément aux exigences du règlement ▪ les fluides recyclés et réintroduits dans des équipements existants à condition d'être utilisés par ou pour le compte des opérateurs pour qui ils ont été récupérés 																												
<p>Interdiction de mettre sur le marché des équipements contenant des HFCs</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ utilisés en réfrigération fixe <ul style="list-style-type: none"> ▪ à compter du 1.1.2016 pour un GWP supérieur à 2500 sauf applications < -50°C ▪ à compter du 1.1.2020 pour tous les HFCs sauf applications < -50°C ▪ utilisés en réfrigération embarquée à compter du 1.1.2025 pour la réfrigération embarquée 	<p>Interdiction de mettre sur le marché des équipements contenant des HFCs d'un GWP supérieur à 2500</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dès 2020 pour la réfrigération industrielle fixe sauf applications < -50°C ▪ Dès 2022 pour la réfrigération embarquée sauf applications < -50°C 																												
<p>Phase down</p> <table border="0"> <tr><td>2015</td><td>100 %</td></tr> <tr><td>2016-2017</td><td>90 %</td></tr> <tr><td>2018-2020</td><td>63 %</td></tr> <tr><td>2021-2023</td><td>45 %</td></tr> <tr><td>2024-2026</td><td>31 %</td></tr> <tr><td>2027-2029</td><td>24 %</td></tr> <tr><td>2030</td><td>16 %</td></tr> </table>	2015	100 %	2016-2017	90 %	2018-2020	63 %	2021-2023	45 %	2024-2026	31 %	2027-2029	24 %	2030	16 %	<p>Phase down</p> <table border="0"> <tr><td>2015</td><td>100 %</td></tr> <tr><td>2016-2017</td><td>93 %</td></tr> <tr><td>2018-2020</td><td>63 %</td></tr> <tr><td>2021-2023</td><td>45 %</td></tr> <tr><td>2024-2026</td><td>31 %</td></tr> <tr><td>2027-2029</td><td>24 %</td></tr> <tr><td>2030</td><td>21 %</td></tr> </table> <p>(conformément à la proposition initiale de la commission)</p>	2015	100 %	2016-2017	93 %	2018-2020	63 %	2021-2023	45 %	2024-2026	31 %	2027-2029	24 %	2030	21 %
2015	100 %																												
2016-2017	90 %																												
2018-2020	63 %																												
2021-2023	45 %																												
2024-2026	31 %																												
2027-2029	24 %																												
2030	16 %																												
2015	100 %																												
2016-2017	93 %																												
2018-2020	63 %																												
2021-2023	45 %																												
2024-2026	31 %																												
2027-2029	24 %																												
2030	21 %																												

POINT D'ETAPE AU 1^{ER} OCTOBRE 2013

Le Conseil Européen a publié la première opinion exprimée à l'issue de sa réunion du 24 septembre.

L'ensemble des dispositions est moins sévère que celles du Parlement et parfois même de la proposition de la Commission.

Les 3 instances veulent aller vite et trouver un compromis sur le texte dès sa 1^{ère} lecture.

Elles savent en effet que faute d'un accord avant la fin de l'année, ratifié par un vote au Parlement en janvier, le texte sera reporté à 2015, sous



la présidence de la Grèce, car à partir d'avril 2014, les parlementaires entreront en campagne électorales et la Commission sera en pleine restructuration.

POINT D'ETAPE AU 10 SEPTEMBRE 2013

Le Parlement a publié fin août la version consolidée des amendements votés au sein du Comité Environnement. Ce document rappelle également la position prise au sein du Comité Transport du Parlement. Le Conseil de l'UE n'a pas encore émis d'avis et les deux instances ne sont donc pas encore en situation de négocier.

Contrairement à ce qui avait été annoncé avant l'été, il semble que la séance plénière du Parlement, au cours de laquelle la position formelle de cette instance sera définie pour soumission officielle au Conseil, ne se tiendra que le 13 janvier 2014 (sous la présidence de la Grèce). Le calendrier prévisionnel qui ambitionnait un vote avant la fin 2013 (en parallèle des négociations mondiales) ne sera donc pas respecté.

TRANSFRIGOROUTE FRANCE

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr

Les points, certains positifs, à retenir de la position du Comité Envi :

- Introduction de la notion de perte anormale de fluide pour définir une fuite (on sous-entend que le taux 0 n'est pas réaliste)
- Elargissement des obligations de contrôles d'étanchéité aux véhicules <3,5 t (conformément à la préconisation de TI)
- Clarification de rédaction sur la réduction des périodicités des contrôles périodiques en cas de système de détection fixe
- Extension de l'obligation de certification aux fluides et aux technologies alternatives aux GES visés par le règlement
- Maintien de la validité des certificats délivrés au titre du règlement 842/2006 (attestations d'aptitude et de capacité) à condition d'avoir passé avec succès une évaluation relative à la compétence en termes de technologies alternatives avant le 1^{er} janvier 2020
- Pouvoir accordé à la Commission de donner des dérogations aux Etats Membres quant aux dates d'interdiction fixées en cas d'indisponibilité d'alternatives aux GES
- Echelonnement des dates d'interdiction de recourir aux GES pour les besoins de maintenance
 - o Selon le PRG du fluide
 - o Selon que le fluide a été récupéré, recyclé, régénéré pour être utilisé dans les systèmes dont il a été extrait
- Réévaluation avant le 1^{er} janvier 2020 des coûts supportés par les professionnels liés à la mise en œuvre du règlement
- Maintien de l'interdiction d'importer des équipements pré-chargés
- Interdiction de mettre des équipements de production de froid sur le marché
 - o A compter de 2016 pour les fluides de PRG>2500 utilisés en réfrigération fixe
 - o A compter de 2020 pour tous les équipements de réfrigération fixe
 - o A compter de 2025 pour les équipements de réfrigération embarquée
- Quantité de fluides autorisés à être mis sur le marché européen (période de référence : 2009 – 2012)
 - o 90 % dès 2016-2017 (la Commission proposait 93 %)
 - o 16 % en 2030 (la Commission proposait 21%).

Le rapport est disponible sur www.transfrigoroute.fr



POINT D'ETAPE AU 3 JUILLET 2013

Le vote du Comité Environnement du Parlement confirme la position très exigeante de ce groupe en termes d'ambition écologique.

Si la réfrigération embarquée semble écartée de l'interdiction de maintenance (seuil de charge à 50 t eq CO₂, l'importation d'équipements pré-chargés est toujours interdite).

Enfin, le calendrier du phase down a été accéléré.

Par ailleurs, le Rapporteur, M. EICKHOUT, a annoncé son intention de mener des négociations entre le parlement et le Conseil afin que le nouveau texte de la fgas puisse être adopté en première lecture (et ainsi éviter une relégation à une date ultérieure, une fois les élections législatives européennes de 2014 passées).

A noter qu'en réaction à ce vote, une eurodéputé espagnole a publié un communiqué de presse alarmiste sur l'impact très négatif ce texte aurait sur la compétitivité des entreprises européennes.

Enfin, le Conseil Européen a lui aussi publié son premier rapport sur le texte proposé par la commission. Celui-ci est en ligne avec la position très écologiste du parlement, ce qui présage des négociations âpres entre les professionnels et les eurodéputés d'ici le vote en plénière en octobre si nous voulons que notre secteur d'activité soit défendu.

TRANSFRIGOROUTE FRANCE

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr

POINT D'ETAPE AU 17 JUIN 2013

Le comité environnement du Parlement, sous l'égide du Rapporteur, M. Bas EICKHOUT (groupe Ecologie les Verts) va procéder mercredi 19 juin au vote des amendements qu'il préconise d'apporter au texte de la Commission pour une nouvelle réglementation sur les fluides fluorés. Les eurodéputés de ce Comité Environnement ont présenté plus de 400 amendements au projet de la Commission.

Parallèlement, le Comité Transport s'est lui-même mis d'accord (le 31 mai dernier) sur les 135 amendements qu'il allait présenter (ils seront intégrés aux 415 amendements du Comité Envi).

A l'issue du vote du 19 juin, une consolidation des amendements sera à nouveau soumise au vote du Parlement en séance plénière en octobre 2013 pour qu'un texte définitif puisse être ensuite présenté au Conseil de l'UE.

Certains des amendements soumis au vote de mercredi ont fait l'objet d'un compromis entre les eurodéputés et la liste de ces compromis vient d'être rendue publique.

Parmi les points notables :

- L'interdiction de mettre sur le marché
 - o Des équipements de réfrigération industrielle contenant des GES d'un GWP > 2500 (R 404A) dès le 1er janvier 2016 sauf lorsqu'ils sont utilisés à des températures < -50°C
 - o Tous équipements de réfrigération industrielle dès le 1er janvier 2020 sauf lorsqu'ils sont utilisés à des températures < -50°C
 - o Des équipements de réfrigération embarquée contenant des GES dès le 1er janvier 2025
- L'interdiction de recourir à des GES d'un GWP >2500 (R-404A) à des fins de maintenance



- A compter du 1er janvier 2017 pour une charge > 50 t eq CO2
- sauf lorsque les équipements sont utilisés à des températures < -50°C
- sauf lorsque les équipements ont été convertis à des GES > 2500 en réponse l'obligation du 1005/2009
- sauf lorsque les GES ont été récupérés et étiquetés comme tels ou recyclés pour maintenir des équipements déjà en service. Les fluides recyclés ne peuvent être utilisés que pour maintenir les équipements de l'opérateur qui a réalisé cette récupération ou pour le compte duquel cette récupération a été réalisée.
- A compter du 1er janvier 2022 pour tous les fluides d'un GWP > 2500.
- La durée des certifications des personnes manipulant les fluides est limitée à 5 ans
- Les certificats délivrés conformément au règlement Fgas actuel restent valables à condition qu'une évaluation de la connaissance des intervenants sur les technologies alternatives ou permettant de réduire le recours aux fluides fluorés soit réalisée avant le 1er janvier 2020.
- L'obligation de détenir une certification pour les fluides non fluorés
- Le calendrier du phase down est modifié.

La période de référence est 2009-2012 et il est proposé d'autoriser une mise sur le marché (quantités produites en UE – quantités exportées + quantités importées en UE) selon les chiffres ci-dessous :

	PROPOSITION COMMISSION	COMPROMIS DE VOTE
2015	100 %	100%
2016-2017	93 %	90 %
2018-2020	63 %	63%
2021-2013	45 %	45 %
2024-2026	31 %	31 %
2027-2029	24 %	24 %
2030	21 %	16 %

POINT D'ETAPE AU 31 MAI 2013

Le Comité Transport du Parlement Européen a voté sur les amendements qu'il allait officiellement proposer au projet de révision de la Commission.

Ces amendements seront intégrés dans les amendements soumis au vote du Comité Environnement du Parlement, le 19 juin prochain.

A l'issue de ce dernier vote, l'ensemble des amendements retenus seront soumis au vote, en séance plénière du Parlement en octobre.

A noter parmi les amendements :

- Interdiction de recourir à des HFC pour les besoins de maintenance.
Elle s'impose à partir du 1^{er} janvier 2020 **sauf** pour les charges inférieures à 50 t eq CO2 (environ 50-20 kg de HFC-R404A) à condition que le fluide ait été récupéré d'une installation existante, qu'il soit recyclé et réutilisé par ou pour les besoins du détenteur de l'équipement dont le fluide a été récupéré.
- Importation d'équipements pré-chargés.
Elle est interdite sauf lorsque les équipements sont chargés de fluides ayant été mis sur le marché de l'UE avant la date de mise

TRANSFRIGOROUTE FRANCE

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr



**TRANSFRIGOROUTE
FRANCE**

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr

- en place du système de quota ou comptabilisés par ledit système de quota.
- Obligation de réparer un équipement sur lequel une fuite a été constatée avant de le remettre en service.
- Enregistrement du suivi.
Il est proposé que toute intervention sur un équipement fasse l'objet d'un enregistrement complet sur :
 - o La personne ayant réalisé l'intervention
 - o Le type d'équipement, sa charge de fluide, le type de fluide contenu et la 1^{ère} mise en service de l'équipement
 - o La nature de l'intervention et sa date
 - o La quantité et la nature du fluide rechargé
 - o La quantité de fluide récupéré
 - o Le nom du détenteur de l'équipement et, pour les camions, le numéro d'identification du véhicule
- Calendrier de diminution des masses mises sur le marché
si la courbe est légèrement modifiée, elle aboutit toujours en 2030 à 21% des quantités mises sur le marché entre 2009 et 2012.

POINT D'ETAPE AU 28 MAI 2013

Le Parlement Européen a désigné en début d'année le Rapporteur qui serait le chef de file sur ce projet. Il s'agit d'un Eurodéputé néerlandais, du groupe écologiste.

M. EICKHOUT a publié en mars ses propositions de modifications du projet émis par la Commission en Novembre.

Il considère celle-ci comme trop timorée dans ses ambitions de limiter les émissions de gaz à effet de serre et propose :

- Une accélération du calendrier de diminution des quantités de fluides mises sur le marché proposé par la Commission
- Une interdiction de recourir à des HFC pour la maintenance
 - o dès le 1^{er} janvier 2015 pour des charges supérieures à 12 kg (transport frigo donc exclus)
 - o à compter du 1^{er} janvier 2017 pour les autres utilisations
- Une interdiction de mise sur le marché d'équipements contenant des fluides fluorés d'un GWP supérieur à 2150 (le HFC-R404A par exemple) à compter du 1^{er} janvier 2015
- La mise en place d'un taux de fuite maximal acceptable au-delà duquel une taxe serait instaurée

TF a adressé le 19 avril dernier à l'ensemble des eurodéputés français qui siègent aux Comités Environnement, Transport et Agriculture un courrier leur faisant part des craintes des transporteurs et des équipements face aux mesures proposées ci-dessus. Le Rapporteur présume notamment de la disponibilité à court terme d'alternatives aux HFC et ses propositions pourraient mettre en péril toute la chaîne du froid.

Les Comités Environnement et Transport du Parlement ont publié les amendements proposés par leurs membres courant avril.

Les courriers émis par TF ainsi que les amendements proposés par les eurodéputés sont disponibles sur le site www.transfrigoroute.fr dans la rubrique « Veille Réglementaire ».

Pour mémoire, le vote au sein du Parlement Européen pour définir une position commune aura lieu

- Le 30 mai au sein du Comité Transport
- Le 19 juin au sein du Comité Environnement



Le vote en séance plénière du Parlement aura lieu le 8 octobre prochain. Il déterminera le document final qui sera remis au Conseil Européen (qui regroupe tous les ministres).

Une réunion est programmée à TI le 4 juin prochain pour, notamment, faire le point sur ce dossier.

Les enjeux

Le règlement européen qui vise à limiter les émissions de gaz à effet de serre est en cours de révision.

Faire part à l'administration française des contraintes économiques et techniques engendrées par ce projet de révision pour qu'elle puisse en faire part à la Commission Européenne en bonne harmonie avec la profession.

Pourquoi ?

Impact de l'interdiction programmée à échéance 2020 des HFC pour les transporteurs et les frigoristes : risque de ne pas pouvoir continuer à exploiter après 2020 les groupes frigorifiques existants.

La Commission présume de la disponibilité à court terme d'alternatives aux fluides frigorigènes existants, comme en atteste le préambule du projet de règlement révisé.

Ce projet de texte (qui a été présenté au Parlement en novembre) propose notamment :

- L'obligation de calculer le potentiel de réchauffement climatique, exprimé en eq t CO₂, de l'installation pour définir la périodicité du contrôle d'étanchéité
- Une limite de 5 ans pour la validité de la certification du personnel
- L'obligation de certification pour la manipulation des fluides visant à remplacer ou permettant de diminuer l'usage des fluides halogénés
- L'interdiction de faire des compléments de charge avec des fluides dont le GWP est supérieur à 2500 à compter du 1er janvier 2020
- L'intégration dans le champ du règlement du transport frigorifique pour les véhicules > 3.5 t
- L'interdiction de pré charger les équipements avant leur mise sur le marché ou leur mise en service
- Une diminution progressive de la production des HFC à partir de 2016 (93 % de la production moyenne produite et importée en UE sur la période 2008-2011) et jusqu'en 2030 (production ramenée à 21 % de la production/importation en 2008-2001).
- La possibilité pour la commission, par délégation, de revoir
 - o les conditions du contrôle d'étanchéité
 - o les exigences minimales pour la certification
 - o la liste des produits interdits de mise sur le marché

Rappel du contexte

Le règlement Fgas qui vise à limiter les émissions de certains gaz à effet de serre utilisés en réfrigération fixe a mis en place:

- la certification des entreprises et des techniciens,
- le contrôle périodique d'étanchéité des installations fonctionnant aux HFC
- l'obligation de marquage des récipients.

TRANSFRIGOROUTE FRANCE

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr



Ce règlement a été transposé en France par un dispositif beaucoup plus large puisqu'il s'applique à tous les systèmes de réfrigération (fixes ou embarqués) et à tous les fluides frigorigènes (hors ammoniac). (Articles R 543- 75 à 126 du Code de l'Environnement).

Conformément à son article 10, ce règlement est soumis à révision et a fait l'objet d'évaluations de son déploiement et de son efficacité.

La Commission Européenne a officiellement publié son projet de révision du règlement 842/2006.

Groupe de projet :

Il est proposé qu'un groupe de travail développe un argumentaire face aux propositions de la Commission et qu'il

- alimente le lobbying the TI à Bruxelles
- soit adressé aux instances françaises
 - o Ministères de l'Industrie, de l'Ecologie, du Transport, de l'Agriculture
 - o Medef
- soit adressé aux EuroDéputés français

Ce groupe de travail doit être composé de représentants des carrossiers, des frigoristes et des transporteurs (utilisateurs finaux).

Mission et fonctionnement du groupe de projet :

Une analyse du projet de règlement est à faire collégalement et.

Les éléments techniques et économiques les plus problématiques sont à isoler. Une trame d'argumentaire est à rédiger par la Secrétaire Générale et soumise à la relecture du groupe de travail.

Après validation du Bureau, cet argumentaire est à diffuser auprès de la cible identifiée ci-dessus.

Par ailleurs les membres du Groupe de Travail doivent déléguer un représentant (au moins) qui participe aux échanges au sein de TI.

Notre action finale :

Obtenir des aménagements au projet de règlement notamment en termes de calendrier.

Composition du Groupe de Travail

A. STUMPF – Carrier Transicold
Transfrigoroute International

DOCUMENTS (disponibles sur www.transfrigoroute.fr) :

- Proposition de révision du règlement Fgas en date du 7 novembre – 2012/0305 (COD)
- Rapport de M. EICKHOUT du 1^{er} mars 2013
- Courriers TF aux Eurodéputés français (lettre type)
- Opinion du Comité Transport du Parlement Européen publiée le 31 mai 2013
- Rapport du Comité Envi du Parlement d'août 2013
- Rapport du Conseil Européen du 24 septembre 2013

TRANSFRIGOROUTE FRANCE

36, rue de Laborde
75008 PARIS

Tél.: 01 53 04 16 80

Fax : 01 53 04 16 82

info@transfrigoroute.fr

www.transfrigoroute.fr