

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2011/88/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 16 de Novembro de 2011

que altera a Directiva 97/68/CE no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1997, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes a medidas contra a emissão de poluentes gasosos e de partículas pelos motores de combustão interna a instalar em máquinas móveis não rodoviárias ⁽³⁾ diz respeito às emissões de escape e aos limites de emissão dos poluentes atmosféricos dos motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias e contribui para a protecção da saúde humana e do ambiente. A Directiva 97/68/CE estabelece que os limites de emissão aplicáveis à homologação da maioria dos motores de ignição por compressão no âmbito da Fase III A devem ser substituídos por limites mais estritos no âmbito da Fase III B. Estes limites aplicam-se a partir de 1 de Janeiro de 2010 no que diz respeito à homologação desses motores e a partir de 1 de Janeiro de 2011 no tocante à sua colocação no mercado.

⁽¹⁾ JO C 48 de 15.2.2011, p. 134.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 25 de Outubro de 2011 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 8 de Novembro de 2011.

⁽³⁾ JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

(2) A Comissão está a preparar actualmente a revisão da Directiva 97/68/CE, em consonância com os requisitos do artigo 2.º da Directiva 2004/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, que altera a Directiva 97/68/CE ⁽⁴⁾. Para assegurar que a directiva revista seja consentânea com os requisitos da União em matéria de qualidade do ar, e à luz da experiência, dos conhecimentos científicos e das tecnologias disponíveis, a Comissão deverá, na próxima revisão da Directiva 97/68/CE, e dependendo da avaliação de impacto, considerar a possibilidade de:

— criar uma nova fase de emissões – a Fase V – que deverá basear-se, sempre que tecnicamente exequível, nos requisitos das normas Euro VI para os veículos pesados;

— introduzir novos requisitos para a redução de partículas, sempre que tecnicamente exequível, nomeadamente um limite do número de partículas aplicável a todas as categorias de motores, a fim de garantir a efectiva redução das partículas ultrafinas;

— definir uma abordagem abrangente para promover disposições relativas à redução de emissões e a adaptação dos sistemas de pós-tratamento na actual frota de máquinas móveis não rodoviárias com base nos debates em curso sob os auspícios da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas sobre requisitos harmonizados para dispositivos adaptados de controlo das emissões; esta abordagem deverá corroborar os esforços dos Estados-Membros destinados a melhorar a qualidade do ar e a promover a protecção dos trabalhadores;

— estabelecer um método que preveja um teste periódico das máquinas móveis não rodoviárias e dos veículos para verificar, nomeadamente, se o seu desempenho em termos de emissões cumpre os valores indicados aquando do registo;

⁽⁴⁾ JO L 146 de 30.4.2004, p. 1.

- a possibilidade de autorizar, sob determinadas condições, a substituição dos motores de automotoras e locomotivas que não cumpram os requisitos da Fase III A;
- a possibilidade de harmonizar as normas de emissão específicas para o transporte ferroviário com as normas pertinentes a nível internacional de modo a assegurar a disponibilidade, a um preço acessível, de motores que cumpram os limites de emissão fixados.
- (3) A transição para a Fase III B acarreta uma mudança de nível tecnológico que requer custos de implementação significativos para a nova concepção dos motores e para o desenvolvimento de soluções técnicas avançadas. No entanto, nem a actual crise financeira e económica mundial nem as flutuações conjunturais económicas deverão conduzir a um afrouxamento das normas ambientais. Assim, a revisão da Directiva 97/68/CE deverá ser considerada excepcional. Além disso, os investimentos em tecnologias respeitadoras do ambiente são importantes para promover o crescimento, o emprego e a segurança sanitária no futuro.
- (4) A Directiva 97/68/CE prevê um regime flexível para permitir aos fabricantes de equipamentos adquirir, no período que medeia duas fases de emissão, uma quantidade limitada de motores que não cumpram os valores-limite de emissão aplicáveis durante esse período, mas que estejam homologados para a fase imediatamente anterior.
- (5) O artigo 2.º, alínea b), da Directiva 2004/26/CE prevê a avaliação da eventual necessidade de flexibilidades adicionais.
- (6) Durante a Fase III B, a percentagem do número de motores utilizados em aplicações com excepção da propulsão de automotoras, locomotivas e embarcações de navegação interior que podem ser colocadas no mercado ao abrigo do regime flexível deverá aumentar, em cada categoria de motores, passando de 20 % para 37,5 % da quantidade anual de equipamentos com motores dessa categoria colocados no mercado pelos fabricantes de equipamentos. Importa prever uma alternativa opcional de colocação no mercado de um número fixo de motores ao abrigo do regime flexível. Esse número fixo de motores deverá ser revisto e não deverá ultrapassar os limites fixados no ponto 1.2.2 do anexo XIII da Directiva 97/68/CE.
- (7) As regras aplicáveis ao regime flexível deverão ser adaptadas de maneira a prorrogar a aplicação desse regime aos motores para utilização na propulsão de locomotivas por um período de tempo estritamente limitado.
- (8) A melhoria da qualidade do ar constitui um dos principais objectivos da União, que é perseguido nomeadamente através da Directiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa ⁽¹⁾. Para a consecução desse objectivo, é fundamental fazer face ao problema das emissões na fonte, nomeadamente reduzindo as emissões do sector das máquinas móveis não rodoviárias.
- (9) As empresas que operam com máquinas abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente directiva deverão beneficiar dos programas europeus de apoio financeiro ou dos programas de apoio relevantes dos Estados-Membros. Estes programas de apoio deverão destinar-se a favorecer a introdução rápida de normas mais estritas em matéria de emissões.
- (10) A Directiva 97/68/CE prevê uma isenção para os motores de substituição que não se aplica às automotoras e às locomotivas. No entanto, atendendo aos condicionaismos de peso e dimensão, importa prever uma isenção limitada igualmente para os motores de substituição de automotoras e locomotivas.
- (11) As medidas previstas na presente directiva reflectem uma dificuldade temporária que a indústria transformadora enfrenta, que não implica qualquer adaptação permanente e, assim sendo, a sua aplicação deverá limitar-se à duração da Fase III B ou, na ausência de fase posterior, a um período de três anos.
- (12) Atendendo à infra-estrutura específica da rede ferroviária do Reino Unido que se traduz numa bitola diferente, com as inerentes restrições de peso e dimensão, requerendo, por conseguinte, um período de adaptação mais longo para os novos limites de emissão, importa prever mais flexibilidade para este mercado específico de motores que se destinem à utilização em locomotivas.
- (13) A Directiva 97/68/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações à Directiva 97/68/CE

A Directiva 97/68/CE é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 4.º, o n.º 6 passa a ter a seguinte redacção:

«6. Os motores de ignição por compressão destinados a uma utilização diferente da propulsão de automotoras e embarcações de navegação interior podem ser colocados no mercado ao abrigo de um "regime flexível", de acordo com o procedimento a que se refere o anexo XIII, além dos n.ºs 1 a 5.»

⁽¹⁾ JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

2) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1-A é suprimido o segundo parágrafo;

b) São inseridos os seguintes números:

«1-B. Não obstante o disposto no artigo 9.º, n.ºs 3G, 3I e 4A, os Estados-Membros podem autorizar a colocação no mercado dos seguintes motores para automotoras e locomotivas:

a) Motores de substituição que cumpram os limites da Fase III A, caso se destinem a substituir motores de automotoras e locomotivas que:

i) não cumpram as normas da Fase III A, ou

ii) cumpram as normas da Fase III A mas não as da Fase III B;

b) Motores de substituição que não cumpram os limites da Fase III A, caso se destinem a substituir motores de automotoras sem controlo de condução e sem capacidade de movimento autónomo, sempre que esses motores de substituição cumpram uma norma não inferior à cumprida por motores instalados em automotoras existentes do mesmo tipo.

Só podem ser concedidas autorizações ao abrigo do presente número, quando a autoridade de homologação do Estado-Membro considerar que a utilização de um motor de substituição que cumpra os requisitos da última fase de emissões aplicável à automotora ou locomotiva em questão coloca dificuldades técnicas de monta.

1-C. Nos motores abrangidos pelos n.ºs 1-A ou 1-B deve ser aposta uma etiqueta contendo os termos "MOTOR DE SUBSTITUIÇÃO" e o número de referência único da derrogação associada.

1-D. A Comissão deve avaliar o impacto ambiental do n.º 1-B e as eventuais dificuldades técnicas relativas ao seu cumprimento. À luz dessa avaliação, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de Dezembro de 2016, um relatório de revisão do n.º 1-B acompanhado, se necessário, de uma proposta legislativa que inclua uma data limite para a aplicação do referido número.»;

c) O n.º 7 passa a ter a seguinte redacção:

«7. Os Estados-Membros devem autorizar a colocação no mercado de motores que correspondam às definições do anexo I, secção 1, pontos Ai), Aii) e Av), no âmbito do regime flexível, nos termos do anexo XIII.»

3) O anexo XIII é alterado nos termos do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adoptam e publicam, até 24 de Novembro de 2012, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva. Os Estados-Membros devem comunicar de imediato à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente directiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente directiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 16 de Novembro de 2011.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

J. BUZEK

Pelo Conselho

O Presidente

W. SZCZUKA

ANEXO

A secção 1 do anexo XIII passa a ter a seguinte redacção:

«1. DILIGÊNCIAS A EFECTUAR PELO FABRICANTE DE EQUIPAMENTOS DE ORIGEM

1.1. Excepto durante a Fase III B, o fabricante de equipamentos de origem que desejar utilizar o regime flexível, à excepção dos motores de propulsão de automotoras e locomotivas, deve solicitar a autorização de uma autoridade de homologação para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado motores destinados ao uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. A quantidade de motores que não respeitem os actuais valores-limite, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior de limites de emissão, não deve exceder os limites previstos nas secções 1.1.1 e 1.1.2.

1.1.1. O número de motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível não deve exceder, em cada categoria de motor, 20 % da quantidade anual de equipamentos equipados com motores dessa categoria colocados no mercado pelo fabricante de equipamentos de origem (sobre a média dos últimos cinco anos de vendas no mercado da União). Se um fabricante de equipamentos de origem tiver colocado no mercado da União equipamentos há menos de cinco anos, a média é calculada com base no período durante o qual o fabricante de equipamentos de origem os tiver colocado no mercado da União.

1.1.2. Em alternativa à secção 1.1.1 e à excepção dos motores para propulsão de automotoras e locomotivas, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado um número fixo de motores para uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. O número de motores em cada categoria de motor não deve exceder os seguintes limites:

Categoria de motor P (kW)	Número de motores
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2. Durante a Fase III B, mas por um período máximo de três anos a contar do início dessa fase, à excepção dos motores para utilização na propulsão de automotoras e locomotivas, o fabricante de equipamentos de origem que desejar utilizar o regime flexível deve solicitar a autorização de uma autoridade de homologação para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado motores destinados ao uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. A quantidade de motores que não respeitem os actuais valores-limite de emissão, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior de limites de emissão, não deve exceder os limites previstos nas secções 1.2.1 e 1.1.2.

1.2.1. O número de motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível não deve exceder, em cada categoria de motor, 37,5 % da quantidade anual de equipamentos equipados com motores dessa categoria colocados no mercado pelo fabricante de equipamentos de origem (sobre a média dos últimos cinco anos de vendas no mercado da União). Se um fabricante de equipamentos de origem tiver colocado no mercado da União equipamentos há menos de cinco anos, a média é calculada com base no período durante o qual o fabricante de equipamentos de origem os tiver colocado no mercado da União.

1.2.2. Em alternativa à secção 1.2.1, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para que os seus fabricantes de motores coloquem no mercado um número definido de motores para uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. O número de motores em cada categoria de motor não deve exceder os seguintes limites:

Categoria de motor P (kW)	Número de motores
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. No que diz respeito aos motores para utilização na propulsão de locomotivas, durante a Fase III B, mas por um período máximo de três anos a contar do início dessa fase, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para os seus fabricantes de motores colocarem no mercado um máximo de 16 motores para uso exclusivo do fabricante de equipamentos de origem. O fabricante de equipamentos de origem pode igualmente solicitar uma autorização para os seus fabricantes de motores poderem colocar no mercado um máximo de 10 motores adicionais com uma potência nominal superior a 1 800 kW destinados a serem instalados em locomotivas concebidas para serem utilizadas exclusivamente na rede do Reino Unido. Só se considerará que as locomotivas cumprem este requisito se dispuserem de um certificado de segurança para o seu funcionamento na rede do Reino Unido ou se preencherem as condições para receber tal certificado.

Essa autorização só pode ser concedida caso haja razões técnicas que justifiquem o não cumprimento dos limites de emissão da Fase III B.

- 1.4. O fabricante de equipamentos de origem deve incluir as seguintes informações no pedido a apresentar à autoridade de homologação:
- a) Uma amostra das etiquetas a apor em cada máquina móvel não rodoviária na qual será instalado um motor colocado no mercado ao abrigo do regime flexível. As etiquetas devem ostentar o seguinte texto: "MÁQUINA N.º ... (número sequencial das máquinas) DE ... (número total de máquinas na respectiva banda de potência) COM MOTOR N.º ... COM HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (Directiva 97/68/CE) N.º ...";
 - b) Uma amostra da etiqueta adicional a apor ao motor ostentando o texto previsto na secção 2.2 do presente anexo.
- 1.5. O fabricante de equipamentos de origem deve fornecer à autoridade de homologação todas as informações relativas à aplicação do regime flexível que esta considere necessárias para tomar uma decisão.
- 1.6. O fabricante de equipamentos de origem deve fornecer a qualquer autoridade de homologação dos Estados-Membros que o solicite todas as informações que essa entidade exija para confirmar a conformidade de uma etiqueta ou de uma declaração relativas à colocação de um motor no mercado ao abrigo do regime flexível.»
-