

## II

(Actos preparatórios)

## COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL

### **Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 97/68/CE 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»**

(2001/C 260/01)

Em 15 de Janeiro de 2001, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 95.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Mercado Único, Produção e Consumo, incumbida da preparação dos trabalhos correspondentes, emitiu parecer em 27 de Junho de 2001 (relator: P. Barros Vale).

Na 383.ª reunião plenária de 11 e 12 de Julho de 2001 (sessão de 11 de Julho), o Comité Económico e Social adoptou, por 94 votos a favor, 1 voto contra e 2 abstenções, o presente parecer.

### 1. Introdução

1.1. O CES acolhe favoravelmente a proposta da Comissão de alteração da Directiva 97/68/CE para «alargamento do âmbito da actual directiva às emissões provenientes dos motores de ignição por compressão a utilizar em máquinas não rodoviárias de modo a abranger também pequenos motores de ignição comandada (por faísca), por forma a contribuir para atingir objectivos da qualidade do ar ambiente, especialmente em relação à formação de ozono.»

1.2. A presente directiva apenas abrange motores de compressão de potências superiores a 18 kW e não superiores a 560 kW. Inclui limites para as emissões de monóxido de carbono, de óxidos de azoto, de hidrocarbonetos e de partículas, sendo que os diferentes valores-limite são aplicados em duas fases — a primeira fase, entrou em vigor em 1999, e a segunda fase entra em vigor entre 2000 e 2003, dependendo da potência do motor. Por razões que se prendem com a maior importância que os motores de compressão têm na contribuição para a poluição do meio ambiente, devido à sua

potência e consumos de combustível mais elevados, a Directiva 97/68/CE avançou com a regulamentação relativa a estes, deixando para posterior regulamentação os pequenos motores a gasolina de ignição comandada (por faísca). No considerando 5 da directiva prevê-se que o âmbito da directiva seja alargado de modo a abranger também os motores a gasolina aplicados em máquinas de potência não superior a 19 kW.

1.3. A Comissão, com a sua proposta, pretende promover a melhoria da qualidade do ar, definindo normas e métodos de ensaio para os limites máximos para as emissões gasosas das máquinas de potência não superior a 19 kW. A inclusão no articulado da directiva destes pequenos motores a gasolina vem dar resposta ao previsto no considerando 5 da Directiva 97/68/CE. A razão de ser da inclusão de métodos de ensaio para determinação dos limites máximos das emissões, resulta do facto de não estarem disponíveis normas ISO para o efeito e se considerar que a regulamentação em anexo à proposta de alteração da directiva constitui um meio mais expedito e rápido para dispor de regulamentação para ensaios dirigidos a esta aplicação.

## 2. Comentários gerais

2.1. A Comissão, na ausência de estudos relativos à eficácia dos custos produzidos pelo programa *Auto-Oil II* quanto aos motores de ignição comandada para máquinas não rodoviárias, faz recurso aos valores recolhidos dos «estudos extensos sobre os benefícios ambientais, os efeitos das emissões e os custos das normas decididas», disponíveis sobre a situação dos EUA. Assume-se que a eficácia de custos utilizada no processo regulamentar dos EUA é também típica para as condições europeias. A estimativa americana baseou-se na hipótese de a legislação ser introduzida apenas nos EUA; considera-se que os fabricantes europeus, que produzem motores para o mercado mundial, têm que desenvolver e produzir motores que satisfaçam as normas americanas independentemente da legislação da EU; para os outros fabricantes europeus que não estarão a funcionar para um mercado mundial, preconizam-se, por exemplo, «períodos de implementação mais longos».

### 2.2. Preocupações relativas às novas características administrativas opcionais

A proposta da Comissão inclui novas características para a certificação de motores na FASE II. O tipo de processo de aprovação usual na União Europeia é o processo *standard* para a FASE I, bem como para a FASE II. No entanto, um sistema usado com sucesso nos EUA será aberto como alternativa para os fabricantes de motores e designado de «Sistema voluntário de compensação e de reserva de emissões». A sua aplicação poderá ser mais complicada na EU devido ao facto de serem 15 os Estados-Membros, mas, se cuidadosamente planeada, poderão ser razoavelmente atingidos os seus propósitos. Por exemplo, o fabricante de motores terá que se restringir às autoridades de um único Estado-Membro quando procurar colocar os seus produtos no mercado comunitário em sujeição ao «sistema voluntário de compensação e de reserva de emissões».

Para compensar a vantagem que os fabricantes de motores mais poluentes podem ter com o sistema, os fabricantes trabalhando de acordo com os processos *standard* de aprovação dos seus motores podem recorrer à excepção criada para as pequenas famílias de motores («niche products»).

Espera-se que os estudos a desenvolver pela Comissão sobre esta matéria, anunciados em nota de rodapé no Anexo XII, venham a clarificar a aplicabilidade do sistema na EU.

### 2.3. Distinção Tecnológica Motores 2T/4T

A Comissão parte do princípio de que a separação dos motores da classe S (pequenos motores de potência não superior a 19 kW) em categorias de «motores de mão» e «motores não de mão» coincide de forma natural com a separação dos motores em 2T e 4T, pelo que dispensa a referência à solução tecnológica 2T/4T e opta apenas pela subdivisão em classes por cilindrada para as duas categorias: motores para máquinas de mão/motores para máquinas não de mão.

## 3. Observações na especialidade

3.1. Considerando o diferente estado da arte quanto à aplicabilidade das soluções tecnológicas nos motores 2T e nos motores 4T; considerando que é corrente o fabricante de motores produzir estas unidades para os fabricantes das máquinas em que são aplicados; considerando que os fabricantes destes pequenos motores são também, e em geral, fabricantes de motores para máquinas rodoviárias, justifica-se a introdução de mecanismos de reapreciação em fase intercalar às datas-alvo, para confirmação da existência no mercado de motores ao dispor dos fabricantes de máquinas de mão, cumpridores da regulamentação agora proposta.

3.2. A preocupação do ponto precedente é reforçada pelo facto de a regulamentação proposta ser suportada por métodos de ensaio definidos conjuntamente nesta proposta de alteração de directiva, com o respectivo articulado da própria Directiva.

3.3. Convém reflectir sobre a aplicabilidade do «sistema voluntário de compensação e de reserva de emissões», dada a sua previsível complexidade do ponto de vista burocrático e administrativo.

## 4. Considerações finais

4.1. Sendo de apoiar o princípio de preocupação ambiental em que radica a proposta agora em apreço, devem ser tomadas em conta as dificuldades técnico-industriais previsíveis, bem como as dificuldades com a aplicação e fiscalização do cumprimento das normas regulamentadas.

4.2. Uma vez que, nem as máquinas de mão, nem as máquinas não de mão, são sujeitas a qualquer registo ou matrícula, o sistema de controlo depende do processo de homologação, sendo previsível a complexidade dos registos e arquivo de suporte, em particular nos casos de regime de créditos de emissões e nos casos em que o fabricante do motor e o fabricante da máquina que os utiliza não coincidem.

4.3. Uma outra dificuldade na aplicação do «sistema voluntário de compensação e de reserva de emissões» resulta do facto de um motor, cumprindo os requisitos de aprovação quando a verificação de conformidade é solicitada pelo fabricante de motores, poder deixar de os cumprir quando o fabricante da máquina que aplica aquele motor introduz alterações na admissão do ar, alimentação de combustível e sistema de escape (para adaptação à máquina em causa), alterando em consequência as condições de funcionamento do motor e as suas emissões originais.

## 5. Conclusões

5.1. O Comité congratula-se com a proposta da Comissão tendo em vista a redução da poluição causada por máquinas móveis não rodoviárias incorporando motores de combustão interna.

5.2. A razoabilidade dos valores prescritos para as emissões dos motores, bem como as datas previstas para a sua aplicação,

e a qualidade técnica evidenciada na formulação dos novos métodos de ensaio enunciados nos Anexos à proposta de directiva, merecem o apoio do Comité.

5.3. Perante as considerações relativas ao «sistema voluntário de compensação e de reserva de emissões», tal solução não deverá ser utilizada por um período superior a 10 anos, a partir do qual todas as máquinas deverão ficar sujeitas a limitações claras e quantificadas das suas emissões.

Bruxelas, 11 de Julho de 2001.

*O Presidente*

*do Comité Económico e Social*

Göke FRERICHS

### **Parecer do Comité Económico e Social sobre:**

- a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa ao programa-quadro plurianual 2002-2006 da Comunidade Europeia de acções em matéria de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração que visa contribuir para a realização do Espaço Europeu da Investigação», e
- a «Proposta de decisão do Conselho relativa ao programa-quadro plurianual 2002-2006 da Comunidade Europeia da Energia Atómica (Euratom) de acções em matéria de investigação e ensino que visa contribuir para a realização do Espaço Europeu da Investigação»

(2001/C 260/02)

Em 30 de Abril de 2001, o Conselho decidiu, em conformidade com o n.º 1 do artigo 166.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre as propostas supramencionadas.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção de Mercado Único, Produção e Consumo emitiu parecer em 27 de Junho de 2001 (relatores: G. Bernabei e G. Wolf).

Na 383.ª reunião plenária de 11 e 12 de Julho de 2001 (sessão de 11 de Julho), o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o seguinte parecer.

## 1. Síntese

1.1. À guisa de resumo da análise pormenorizada e das conclusões constantes do texto que se segue e que são fruto dos objectivos estratégicos decididos, nomeadamente, nos Conselhos Europeus de Lisboa e de Estocolmo, o Comité recomenda:

- a deliberação de um aumento de cerca de 50 % no orçamento total da Comunidade Europeia para acções em matéria de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração (IDT&D) como objectivo político a médio

prazo para o período subsequente ao sexto programa-quadro, bem como o apelo aos Estados-Membros e ao sector industrial para que procedam de modo semelhante na parte que lhes compete;

- a reafecção de certos recursos financeiros previstos para o sexto programa-quadro, aliados a um aumento modesto do orçamento de 17 500 para 18 930 milhões de euros;
- o assegurar da continuidade do actual programa em matéria de investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração, minimizando os riscos associados à introdução de novas estruturas e instrumentos não testados;