

**Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 97/68/CE no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível»**

COM(2010) 362 final — 2010/0195 (COD)

(2011/C 48/23)

Relator único: **Antonello PEZZINI**

O Conselho e o Parlamento Europeu, em 7 de Setembro de 2010, decidiram, nos termos do artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

*Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 97/68/CE no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível*

COM(2010) 362 final – 2010/0195 (COD).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo que emitiu parecer em 1 de Setembro de 2010.

Na 465.ª reunião plenária de 15 e 16 de Setembro de 2010 (sessão de 16 de Setembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou por unanimidade o seguinte parecer:

## 1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE está convicto de que a colocação no mercado europeu de **máquinas móveis não rodoviárias (NRMM – Non-Road Mobile Machinery)** com emissões cada vez menores e menos poluentes de *monóxido de carbono, óxidos de azoto, hidrocarbonetos e partículas* <sup>(1)</sup> é uma meta indispensável, consentânea com os objectivos de redução das emissões nocivas para a saúde e que afectam o clima, fixados pela UE para 2020.

1.2 O CESE entende igualmente que, sobretudo num período de crise mundial, há que garantir à indústria europeia fabricante de motores NRMM, nos planos financeiro, económico e laboral:

- níveis apropriados de competitividade,
- tempo e meios para a investigação e o desenvolvimento tecnológico,
- níveis adequados de flexibilidade para introduzir processos de fabrico inovadores e as alterações necessárias às instalações <sup>(2)</sup>, permitindo, sem risco de crises laborais, alcançar e respeitar os limites de emissão previstos.

1.3 O CESE apoia a proposta da Comissão de aumentar para 50 % a percentagem de flexibilidade para todos os sectores já

abrangidos pelo regime flexível disposto na Directiva NRMM <sup>(3)</sup> e de adaptar o número total dos motores a colocar no mercado às disposições previstas, para além de incluir as automotoras e as locomotivas no regime flexível, atribuindo-lhes 20 % de flexibilidade.

1.4 Como já foi anteriormente frisado pelo CESE <sup>(4)</sup>, «a homologação de motores com combustível de referência assegura o seu funcionamento de acordo com os valores-limite da fase III B, mas só decorrerão emissões de acordo com os novos valores-limite se os combustíveis adequados estiverem realmente disponíveis no mercado».

1.4.1 Devido à tecnologia necessária para respeitar os limites previstos para a fase III B <sup>(5)</sup> das emissões de partículas e de NO<sub>x</sub> <sup>(6)</sup>, o teor de enxofre do combustível deverá ser reduzido em relação aos teores actuais em muitos Estados-Membros, convido definir as características do combustível de referência.

1.5 A definição dos objectivos implica, segundo o CESE, não só estabelecer limites rigorosos mas também processos de ensaio ancorados em situações concretas, limitando o recurso a ensaios em laboratório com resultados meramente teóricos e a metodologias contraditórias de controlo das emissões. É igualmente necessário determinar com precisão o comportamento dos gases de escape das máquinas móveis não rodoviárias durante a sua utilização efectiva, e não apenas o comportamento e as emissões dos motores testados no banco de ensaios.

<sup>(1)</sup> CO; NO<sub>x</sub>; HC; PM.

<sup>(2)</sup> Os fabricantes das máquinas terão de rever integralmente o projecto das estruturas onde serão instalados os novos motores.

<sup>(3)</sup> Directiva 97/68/CE

<sup>(4)</sup> JO C 220 de 16.09.2003, p. 16.

<sup>(5)</sup> A partir de 1.1.2011.

<sup>(6)</sup> Ver nota 1.

1.6 O CESE mostra-se apreensivo com o cumprimento dos prazos previstos para a entrada em vigor das fases III B e IV, bem como dos respectivos processos de homologação, perguntando-se se não conviria prorrogar por dois anos a data de aplicação da fase III B e por três anos a da fase IV, para garantir que estas são plena e efectivamente respeitadas.

1.7 O CESE considera que os mecanismos flexíveis de conformidade e os prazos para o período de transição entre as várias fases são particularmente pesados e onerosos para as PME, uma vez que os custos previstos para as máquinas e os motores e, sobretudo, os associados à IDT e à avaliação da conformidade são, como é evidente, muito mais difíceis de arcar pelas empresas de menores dimensões do que pelos grandes complexos industriais.

1.8 Para o CESE, dado que «a degradação mecânica das máquinas não rodoviárias é provavelmente mais rápida que a dos seus motores» (7), é importante ter em conta as emissões produzidas durante toda a vida útil dos motores, inclusivamente após a substituição das partes mecânicas da máquina, e introduzir requisitos técnicos de resistência universalmente aceites, que permitam evitar a deterioração dos níveis de emissão, que ocorre com o passar do tempo.

1.9 O CESE defende que os certificados de homologação previstos no anexo I incluam não só uma amostra das etiquetas de colocação no mercado, em regime flexível, e uma amostra da etiqueta suplementar, mas também uma descrição detalhada dos dispositivos obrigatórios, que permitam o cumprimento dos limites previstos pelas disposições, em virtude das quais foi concedida a homologação.

1.10 O CESE reputa fundamental a promoção de esforços conjuntos, a nível europeu e internacional, visando estabelecer normas técnicas inequívocas e unanimemente aceites, no sentido de fomentar as trocas comerciais no sector a nível mundial, harmonizando progressivamente os limites de emissão vigentes na União Europeia com os aplicados ou previstos em países terceiros.

1.11 O CESE recomenda a elaboração de orientações de aplicação actualizadas que facilitem a implementação das disposições previstas para cada uma das fases, não só pelos fabricantes dos motores como também e sobretudo pelos fabricantes de equipamentos, em conjugação com um exercício de prospectiva participativo sobre as perspectivas oferecidas pelos NRMM em termos de protecção do ambiente e sobre as possibilidades de utilização de um rótulo ecológico no sector.

1.11.1 É necessário que a campanha informativa compenetre não só os fabricantes de máquinas móveis não rodoviárias (NRMM) e de equipamentos que integrem os motores modificados mas também os utilizadores finais da exigência de aplicar correctamente as disposições previstas para as várias fases de desenvolvimento das actividades com um nível menor de emis-

sões, criando novos perfis de carreira e de consumo «verdes», a par de um sistema europeu de certificação das novas competências e mecanismos de apoio adequados, com o concurso dos parceiros sociais e dos poderes públicos.

## 2. Introdução

2.1 A Directiva 97/68/CE (NRMM – *Non-Road Mobile Machinery*) diz respeito a motores de ignição por compressão, de potência propulsora entre 18kW e 560kW. Fixa os limites de emissões de monóxido de carbono, óxido de azoto, hidrocarbonetos e partículas. A Directiva prevê fases de limites de emissões de exigência crescente, com as correspondentes datas de conformidade, para gases de escape de:

- motores diesel instalados em máquinas destinadas à construção,
- máquinas destinadas à agricultura e à silvicultura,
- automotoras e locomotivas,
- embarcações de navegação interior,
- motores de velocidade constante,
- pequenos motores a gasolina utilizados em diferentes tipos de máquinas.

2.2 As normas NRMM, sobre as quais o CESE já teve oportunidade de se pronunciar em diversas ocasiões (8), sofreram entretanto diversas alterações, nomeadamente com as Directivas 2001/63/CE, 2002/88/CE e 2004/26/CE. Esta última introduziu esquemas flexíveis, para facilitar a transição para os diferentes níveis de emissões permitidos.

2.3 Recentemente, a Directiva 2010/26/UE da Comissão, de 31 de Março de 2010, prorrogou para 31 de Julho de 2013 os períodos de derrogação previstos para motores a gasolina de ignição comandada (SI) utilizados em certos equipamentos portáteis de pequenas dimensões e clarificou alguns mecanismos técnicos de homologação necessários para cumprir os requisitos da Fase III-B. Simplificou, além disso, os trâmites administrativos relativos à aplicação do sistema de flexibilidade.

2.4 Há normas idênticas nos Estados Unidos e, em menor medida, no Japão, ao passo que outras zonas económicas importantes, como a China, a Índia, a Rússia ou o Brasil, não prevêem disposições na matéria.

2.5 Os esquemas flexíveis introduzidos devem-se à necessidade de as empresas se conformarem com novas normas, a partir do momento em que as soluções técnicas que permitem aos motores respeitar os valores da fase III B, estejam, «em termos gerais, finalizadas», sendo «precisos um desenvolvimento tecnológico e uma investigação continuada substanciais para assegurar que as máquinas possam [podem] ser colocadas no mercado com motores em conformidade com a fase III B» (9).

(7) Ver nota 4.

(8) JO C 407 de 28.12.1998, JO C 260 de 17.9.2001, p. 1, e JO C 220 de 16.9.2003, p. 16.

(9) SEC(2010) 828 de 7.7.2010, que acompanha a proposta de Directiva COM(2010) 362 final.

2.6 Por outro lado, a indústria europeia fabricante de NRMM foi fortemente atingida pelas repercussões da crise económica e financeira mundial, no Outono de 2008, sobretudo os sectores das máquinas de construção <sup>(10)</sup> e das máquinas agrícolas.

2.6.1 Para salvaguardar o desenvolvimento da indústria num contexto de protecção do ambiente, é necessário:

- manter a competitividade da indústria europeia dos NRMM, atenuando as pressões imediatas da crise económica;
- permitir à indústria que continue a financiar actividades de IDT, em todos as categorias de produtos, durante a fase III B;
- limitar as emissões, substituindo os motores das NRMM usadas por motores menos poluentes.

2.7 A 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 é regulada por disposições comunitárias com mecanismos flexíveis reduzidos, que estabelecem limites de emissões cada vez mais severos dentro dos prazos de conformidade já definidos.

2.8 A Comissão impôs-se o objectivo de atenuar, na medida do possível, a rigidez das disposições introduzidas, para levar em conta o impacto da crise económica e a necessidade de redobrar esforços em matéria de investigação e desenvolvimento tecnológico, de aplicações inovadoras e de normalização técnica.

### 3. Síntese da proposta de alteração da directiva

3.1 A proposta em apreço prevê as seguintes alterações à Directiva 97/68/CE.

3.1.1 Um aumento da percentagem do número de motores utilizados para aplicação em máquinas terrestres, colocados no mercado ao abrigo do regime flexível em cada categoria de motor. Um aumento de 20 % a 50 % das vendas anuais de equipamento dos fabricantes de equipamentos de origem (OEM – *Original Equipment Manufacturers*) e, em alternativa, uma adaptação do número máximo de motores que podem ser colocados no mercado ao abrigo do regime flexível, no período entre a fase de emissões III A e a fase de emissões III B.

3.1.2 A possibilidade de alargar a aplicação do regime flexível aos motores utilizados na propulsão de automotoras e locomotivas. Tal permite aos fabricantes de equipamentos de origem colocarem no mercado um menor número de motores, no âmbito do regime flexível.

3.1.3 Estas medidas são válidas até 31 de Dezembro de 2013.

3.2 A opção proposta prevê, portanto, o reforço do regime flexível existente e o seu alargamento a sectores ainda não

abrangidos. Entende-se que esta solução é a mais adequada, em termos de equilíbrio entre impacto ambiental e benefícios económicos, graças a uma redução dos custos necessários à conformidade do mercado aos novos limites de emissões.

### 4. Observações na generalidade

4.1 O CESE apoia a orientação da Comissão destinada a assegurar maior flexibilidade na aplicação das várias fases de aplicação dos limites permitidos para as NRMM, no respeitante às emissões de monóxido de carbono, óxidos de azoto, hidrocarbonetos e partículas.

4.2 O CESE partilha a preocupação da Comissão de salvarguardar os níveis de competitividade e de emprego da indústria europeia das NRMM, face às repercussões da crise económica e financeira internacional, mas, assegurando simultaneamente, níveis elevados de protecção do ambiente e do bem-estar aos cidadãos europeus.

4.3 Tal como em anteriores pareceres sobre propostas legislativas da Comissão relativas à redução das emissões de CO<sub>2</sub>, o CESE reitera o seu apoio a todas as iniciativas comunitárias que visem o alcance de metas concretas de redução de emissões de gases com efeito de estufa, enquanto componente essencial da luta contra as alterações climáticas e da protecção do ambiente e da saúde.

4.4 O CESE apoia, assim, a proposta da Comissão de elevar para 50 % a percentagem de flexibilidade para os sectores já abrangidos por mecanismos flexíveis, tal como previstos pela Directiva NRMM de 1997 e pelas alterações posteriores, para além de incluir as automotoras e as locomotivas no regime flexível, com uma percentagem de flexibilidade de 20 % das vendas anuais de maquinaria equipada com motores da categoria em causa.

4.5 O CESE mais uma vez recorda <sup>(11)</sup> que as emissões só respeitarão os limites estabelecidos se os combustíveis apropriados estiverem efectivamente disponíveis no mercado, notando que – dada a tecnologia necessária para cumprir os limites das fases III B e IV das emissões de partículas e de NO<sub>x</sub> – o teor de enxofre do combustível deverá ser reduzido em relação aos teores actuais em muitos Estados-Membros, sendo necessário estabelecer um combustível de referência que seja coerente com a realidade do mercado dos combustíveis <sup>(12)</sup>.

4.6 O CESE sublinha também o carácter complexo e delicado desta proposta de alteração da directiva, que, a justo título, visa, por um lado, reduzir as emissões de monóxido de carbono, óxidos de azoto, hidrocarbonetos e partículas, sem, por outro, enfraquecer a competitividade dos sectores em causa, que enfrentam a concorrência acérrima de um mercado mundial a braços com uma crise de dimensões impressionantes.

<sup>(11)</sup> Ver nota 4.

<sup>(12)</sup> Ver Directiva 2003/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de Março de 2003, que altera a Directiva 98/70/CE relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diástole.

<sup>(10)</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm)

4.7 Neste sentido, o CESE reputa fundamental envidar esforços conjuntos, a nível europeu e internacional, com vista a estabelecer normas técnicas inequívocas e unanimemente aceites, que fomentem as trocas comerciais no sector, a nível mundial, e permitam harmonizar progressivamente os limites de emissões vigentes na União Europeia com os aplicados ou previstos em países terceiros.

4.8 O CESE perfilha os receios dos observadores que temem um impacto desmesurado nos custos industriais associados à IDT e à avaliação de conformidade das NRMM. Se não forem orçamentados com antecedência e assumidos gradualmente, poderão pôr em perigo os níveis de emprego dos sectores em causa.

4.9 O CESE nota que o cumprimento dos objectivos exige não só que se definam limites rigorosos, mas também processos de ensaio ancorados em situações concretas, impedindo a utilização de resultados obtidos unicamente em laboratório e de estratégias contraditórias no controlo das emissões, visando determinar, de modo preciso e inequívoco, o comportamento dos gases de escape das máquinas móveis não rodoviárias na prática e não apenas no banco de ensaios <sup>(13)</sup>.

4.10 As PME do sector merecem especial atenção. O CESE considera que os mecanismos flexíveis de conformidade, o calendário e os prazos previstos para o período de transição entre as várias fases são particularmente onerosos para estas empresas, face aos custos de conformidade das máquinas e dos motores, que são sempre muito mais pesados para as empresas de menores dimensões do que para os grandes complexos industriais.

4.10.1 O CESE recomenda a elaboração de orientações de aplicação actualizadas para facilitar a implementação das disposições previstas para cada uma das fases de realização, não só pelos fabricantes dos motores como também e sobretudo pelos

fabricantes dos equipamentos em que serão integrados esses motores, acompanhando-as de manuais sobre as boas práticas, juntamente com um exercício de prospectiva participativo sobre as perspectivas oferecidas pelos NRMM em termos de protecção do ambiente e sobre as possibilidades de utilização de um rótulo ecológico no sector.

## 5. Observações na especialidade

5.1 O CESE mostra-se apreensivo em relação ao cumprimento dos prazos previstos para a entrada em vigor das fases III B e IV e dos respectivos processos de homologação.

5.1.1 O CESE pergunta-se se não seria conveniente prorrogar por dois anos a data de aplicação da fase III B e por três anos a da fase IV, para garantir que elas são plena e efectivamente respeitadas.

5.2 No atinente ao anexo I, o CESE defende que os certificados de homologação previstos deveriam incluir não só uma amostra das etiquetas de colocação no mercado, em regime flexível, e uma amostra da etiqueta suplementar, mas também uma descrição detalhada dos dispositivos obrigatórios, com vista ao cumprimento dos limites previstos pelas disposições, em virtude das quais foi concedida a homologação.

5.3 Por último, o CESE considera conveniente que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao próprio Comité, o qual, com base nos dados fornecidos pelas empresas fabricantes, pelos consumidores e pelos Estados-Membros, ponha em evidência o estado de aplicação da directiva proposta e o respectivo impacto, tanto em termos de validade no mercado de trabalho como em termos da redução concreta das emissões e do contributo das NRMM para a protecção do ambiente e para o cumprimento dos objectivos «20/20/20» da UE.

Bruxelas, 16 de Setembro de 2010

O Presidente  
do Comité Económico e Social Europeu

Mario SEPI

<sup>(13)</sup> Ver em particular, os trabalhos da UNECE (Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa): *Exhaust emissions test protocol of non-road mobile machinery (NRMM) – Draft global technical regulation concerning the test procedure for compression-ignition (C.I.) engines to be installed in agricultural and forestry tractors and in non-road mobile machinery with regard to the emissions of pollutants by the engine* [Protocolo de ensaio para a medição dos gases de exaustão das máquinas móveis não rodoviárias (NRMM) – Proposta de regulamento técnico mundial relativo aos procedimentos de ensaio dos motores de ignição por compressão destinados a tractores agrícolas e florestais, bem como às NRMM no atinente às emissões poluentes produzidas pelo motor].