

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 7.7.2010
COM(2010)362 final

2010/0195 (COD)

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

**SEC(2010)828
SEC(2010)829**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A Directiva 97/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho 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 («a Directiva») regula os limites de emissões de escape de óxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de azoto (NOx) e partículas (PM) dos motores diesel instalados em máquinas destinadas à construção, à agricultura e à silvicultura, em automotoras e locomotivas, embarcações de navegação interior, motores de velocidade constante e pequenos motores a gasolina utilizados em diferentes tipos de máquinas.

A Directiva prevê fases de limites de emissões de exigência crescente, com as correspondentes datas de conformidade. Os fabricantes devem assegurar que os novos motores cumprem estes limites, para poderem ser colocados no mercado.

A Directiva 2004/26/CE¹ introduziu a actual fase de limites de emissão para a maioria dos motores a diesel referidos como da Fase III A. Estes limites serão substituídos progressivamente pelos da mais estrita Fase III B a partir de 1 de Janeiro de 2011. O período de homologação para estes motores teve início em 1 de Janeiro de 2010. É afectada a produção de uma grande variedade de máquinas (cerca de 1500 empresas na UE).

Para se conformarem aos limites da Fase III B, os motores terão de ser substancialmente modificados. As mudanças a nível da configuração, dimensões ou peso dos motores têm repercussões para os fabricantes de equipamentos de origem, que terão de adaptar completamente a concepção das suas máquinas, por forma a integrar os motores modificados. Este processo só pode ter início uma vez o motor plenamente desenvolvido. As soluções técnicas para adaptar os motores, sujeitando-os à conformidade com a Fase III B ainda não estão, em termos gerais, finalizadas. Assim, os fabricantes de equipamentos de origem não estão preparados para voltar a conceber completamente a máquina na qual o motor deve ser instalado. Enquanto, para alguns, as exigências em termos de emissões da Fase III B não porão problemas significativos, para outras máquinas móveis não rodoviárias, um motor conforme à Fase III B está longe de estar finalizado e são precisos um desenvolvimento tecnológico e uma investigação continuada substanciais para assegurar que as máquinas podem ser colocadas no mercado com motores em conformidade com a Fase III B.

Os custos de conformidade que os fabricantes têm de assumir para lidar com os novos limites de emissão são significativos, incluindo, por exemplo, custos de investigação e desenvolvimento, custos de renovação da concepção de equipamento, custos de dispositivos de pós-tratamento, custos de documentação e rotulagem, etc.

Do Outono de 2008 em diante, grande parte da indústria da União que produz máquinas móveis não rodoviárias foi inesperada e gravemente atingida pela crise económica e financeira global. O equipamento para a indústria da construção e a maquinaria agrícola, nomeadamente, foram grandemente afectados. No que respeita às automotoras, a crise teve um impacto negativo, mas, ainda assim, menos grave. Em geral, as quedas súbitas nas vendas

¹ JO L 225 de 25.6.2004, p.3.

causaram um grande decréscimo no rendimento e no capital disponível para financiar a investigação e o desenvolvimento tecnológicos necessários para equipar as máquinas com motores da Fase III B em todas as categorias de potência e aplicações dentro dos prazos previstos na Directiva.

A Directiva 2004/26/CE também introduziu o chamado regime flexível, a fim de facilitar a transição entre as diferentes fases de emissões. O regime flexível permite que os fabricantes de equipamentos de origem coloquem no mercado, durante o período compreendido entre duas fases sucessivas de valores-limite de emissões de escape, um número limitado de máquinas móveis não rodoviárias, equipadas com motores que ainda cumprem os limites de emissões de escape da fase anterior. O regime flexível aplica-se aos motores de ignição por compressão (a diesel) utilizados na indústria da construção, na agricultura e na silvicultura, nos grupos geradores e nas bombas equipadas com motores de velocidade constante, mas não às locomotivas, automotoras ou embarcações de navegação interior. Permite que os fabricantes de equipamentos de origem optem por colocar no mercado 1) para cada categoria de potência de motor, um número limitado de máquinas que não exceda 20% das vendas anuais de máquinas do fabricante de equipamentos de origem (calculadas enquanto média das vendas de máquinas na UE nos últimos 5 anos) ou 2) um número fixo de máquinas em conformidade com o estabelecido na Directiva. Esta segunda opção destina-se às empresas mais pequenas que produzem volumes menores de motores.

Propõe-se modificar as disposições do regime flexível no sentido de abrandar mais os custos económicos da transição das fases de emissão III A para III B através do alargamento da sua aplicação a alguns tipos de máquinas móveis não rodoviárias, muito embora mantendo a entrada em vigor dos limites de emissões de escape da Fase III B de modo a preservar o objectivo da Directiva de reduzir as emissões de poluentes gasosos e particulados na União. A Avaliação de Impacto que acompanha a presente proposta fornece informações detalhadas sobre as diferentes opções que foram analisadas por forma a abrandar o impacto da crise económica sobre os fabricantes de equipamentos de origem. A avaliação concluiu que os fabricantes não conseguirão, num futuro próximo, colocar no mercado locomotivas em conformidade com a Fase III B, uma vez que é necessária mais investigação, pelo que não pareceu ser pertinente prolongar as medidas de flexibilidade propostas para os motores utilizados nas locomotivas. Em 2010, tiveram lugar debates intensivos com peritos da indústria e dos Estados-Membros para avaliar a situação relativamente às locomotivas, que entretanto tinha evoluído. A Comissão pôde concluir que alguns fabricantes de motores tinham, entretanto, progredido no desenvolvimento de motores para locomotivas em conformidade com as exigências da Fase III B, enquanto os fabricantes de equipamentos de origem não estarão ainda inteiramente preparados para colocar no mercado locomotivas conformes à Fase III B até 1 de Janeiro de 2012, como previsto na Directiva. Por conseguinte, afigurou-se necessário aplicar o regime flexível igualmente às locomotivas. As análises concluíram que esta prorrogação terá um impacto muito limitado no ambiente, permitindo, simultaneamente, às empresas ferroviárias realizar os investimentos necessários.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Os representantes dos Estados Membros e os agentes da indústria foram consultados sobre a proposta através do Grupo de Peritos sobre as Emissões de Máquinas no âmbito da Directiva (GEME). Além disso, a Comissão efectuou, entre Maio e Junho de 2009, uma consulta aprofundada às autoridades dos Estados-Membros e a todos os agentes pertinentes, ou seja, indústria, organizações ambientais e associações de trabalhadores. A proposta tem em conta

uma Revisão Técnica da Directiva² do Centro Comum de Investigação (CCI) que inclui uma avaliação da necessidade de alterar as disposições do regime flexível, uma avaliação de impacto por um consultor externo³ para avaliar os impactos das opções políticas propostas tal como estabelecidas no projecto de Revisão Técnica do CCI, dois estudos complementares sobre os impactos para o sector ferroviário (automotoras, locomotivas) e os impactos das opções da Revisão Técnica do CCI, incluindo as consequências para as PME⁴ de uma alteração do regime flexível.

Em acompanhamento desta proposta, foi realizada uma avaliação de impacto detalhada, com base em estudos técnicos e na consulta às partes interessadas. A avaliação de impacto abrange os diferentes cenários respeitantes aos motores abarcados pelo regime flexível em vigor e identifica a necessidade de incluir automotoras. Na sequência das conclusões da avaliação de impacto, as locomotivas foram aditadas ao regime flexível.

A avaliação de impacto analisa diferentes opções, desde a aplicação de um regime de desmantelamento, variações do regime flexível no que toca à percentagem permitida/número de motores, até à implantação de um sistema de transacção, no âmbito do qual as empresas que não utilizassem toda a flexibilidade pudessem vender os seus direitos de flexibilidade a empresas que precisem de flexibilidade adicional. A utilização do regime de desmantelamento foi posta de lado porquanto considerada não adequada para assistência aos fabricantes de equipamentos de origem no financiamento da I&D necessários para tornar disponíveis as máquinas da Fase III B. A implantação de um sistema de transacção de flexibilidade foi considerada como muito complexa num hiato temporal limitado, pelo que desproporcional em relação aos objectivos esperados.

A opção de aumentar o regime flexível em vigor, alargando-o a sectores ainda não incluídos, foi considerada a melhor opção, equilibrando o impacto ambiental e os benefícios económicos, com uma economia de custos de conformação por um período de tempo limitado.

3. BASE JURÍDICA

O objectivo da Directiva 97/68/CE, assim como a referida alteração proposta, é contribuir para o bom funcionamento do mercado interno a nível dos motores a instalar nas máquinas móveis não rodoviárias, garantindo, simultaneamente, a protecção da saúde pública e do ambiente. A base jurídica proposta é, pois, o artigo 114.º do Tratado.

4. ALTERAÇÕES

A proposta prevê as seguintes alterações à Directiva 97/68/CE:

² O projecto de relatório final da Revisão Técnica está disponível no sítio web do NRMM no Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf

³ O relatório final do estudo de AI pela ARCADIS N.V. está disponível no sítio web do NRMM no Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrep.pdf

⁴ O estudo de AI adicional sobre o sector ferroviário e da navegação interior está disponível no sítio web do NRMM no Europa:

http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm

- 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 de 20 a 50% das vendas anuais de equipamento dos fabricantes de equipamentos de origem e adaptação do número máximo de motores que podem ser colocados no mercado ao abrigo do regime flexível como alternativa opcional, no período entre a fase de emissões III A e a fase de emissões III B.
- Inclusão dos motores utilizados na propulsão de automotoras e locomotivas no regime flexível, dando a possibilidade aos fabricantes de equipamentos de origem de colocar no mercado um número limitado de motores no âmbito do regime flexível.
- Estas medidas caducam em 31 de Dezembro de 2013.

5. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento da União.

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

(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 e, nomeadamente, o seu artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁷,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 294.º do Tratado⁸,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 97/68/CE⁹ diz respeito às emissões de escape dos motores instalados em máquinas móveis não rodoviárias. Os actuais 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 colocação no mercado.
- (2) 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. A transição ocorre numa altura em que a indústria enfrenta graves dificuldades económicas.
- (3) A Directiva 97/68/CE prevê um regime flexível para permitir aos fabricantes de equipamentos adquirir, no período que medeia duas fases de emissões, uma quantidade limitada de motores que não se encontrem em conformidade com os

⁵ JO C [...] de [...], p. [...].

⁶ JO C [...] de [...], p. [...].

⁷ JO C [...] de [...], p. [...].

⁸ JO C [...] de [...], p. [...].

⁹ JO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

actuais valores-limite de emissão, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior desses limites.

- (4) O artigo 2.º, alínea b), da Directiva 2004/26/CE¹⁰ prevê a avaliação da eventual necessidade de flexibilidades adicionais.
- (5) Durante a transição da Fase III A para a Fase III B, a percentagem do número de motores utilizados numa aplicação com excepção da propulsão de automotoras e locomotivas colocadas no mercado ao abrigo do regime flexível deveria aumentar de 20 para 50% das vendas anuais dos fabricantes de equipamentos equipados com motores dessa categoria. O número máximo de motores que podem ser colocados no mercado ao abrigo do regime flexível deve ser adaptado em conformidade.
- (6) As regras aplicáveis ao regime flexível deveriam ser adaptadas de maneira a prorrogar a aplicação desse regime aos motores para utilização na propulsão de automotoras e locomotivas.
- (7) As medidas previstas na presente directiva reflectem uma dificuldade temporária que a indústria transformadora enfrenta. Por conseguinte, deveriam ser restringidas à transição da Fase III A para a Fase III B e expirar, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 2013.
- (8) A Directiva 97/68/CE deve, portanto, ser alterada em conformidade.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

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 embarcações de navegação interior podem ser colocados no mercado ao abrigo de um "regime flexível", de acordo com o procedimento do anexo XIII, além dos n.ºs 1 a 5.»
2. O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:
 - a) 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, pontos Ai), Aii), Aiv) e Av), no âmbito do regime flexível, nos termos do anexo XIII.»
 - b) É aditado o n.º 8 seguinte:

¹⁰ JO L 146 de 30.4.2004, p. 1.

«(8) O regime flexível, em conformidade com o disposto na secção 1.2 do anexo XIII, aplica-se apenas durante a transição da Fase III A para a Fase III B e expira em 31 de Dezembro de 2013.»

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 [doze meses após a publicação da directiva] 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, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Devem aplicar essas disposições a partir de [dia, mês, ano = um dia após a data de publicação].

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. O modo da referência é determinado pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições essenciais de direito nacional que adoptarem no domínio da presente directiva.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
[...]

Pelo Conselho
O Presidente
[...]

ANEXO

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

«1. DILIGÊNCIAS A EFECTUAR PELO FABRICANTE DE MOTORES E PELO FABRICANTE DE EQUIPAMENTOS

1.1. À excepção do período de transição entre a Fase III A e a Fase III B, um fabricante de equipamentos de origem que desejar utilizar o regime flexível deve solicitar a autorização de uma autoridade de homologação no sentido da aquisição, junto dos seus fornecedores de motores, das quantidades de motores descritas nas secções 1.1.1 e 1.1.2 que não se encontrem em conformidade com os actuais valores-limite, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior de limites de emissão.

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

1.1.2. Em alternativa à secção 1.1.1 e à excepção dos motores para utilização na propulsão de automotoras e locomotivas, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização no sentido de os seus fornecedores de motores colocarem no mercado um número fixo de motores ao abrigo do regime flexível. O número de motores em cada categoria de motor não deve ultrapassar os seguintes valores:

Categoria de motor (kW)	Número de motores
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2 Durante o período de transição entre a Fase III A e a Fase III B, à excepção dos motores para utilização na propulsão de automotoras e locomotivas, um fabricante de equipamentos de origem que desejar utilizar o regime flexível deve solicitar a autorização de qualquer autoridade de homologação no sentido da aquisição, junto dos seus fornecedores de motores, das quantidades de motores descritas nas secções 1.2.1 e 1.2.2, que não se encontrem em conformidade com os actuais valores-limite de emissão, mas estejam homologados para a fase imediatamente anterior de limites de emissão.

1.2.1. O número de motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível não deve exceder, em cada categoria de motor, 50% das vendas anuais de equipamentos equipados com motores dessa categoria de motores (sobre a média dos últimos cinco

anos de vendas no mercado da UE) realizadas pelo fabricante de equipamentos de origem. Se um fabricante de equipamentos de origem comercializar equipamentos na União Europeia há menos de cinco anos, a média é calculada com base no período durante o qual o fabricante de equipamentos de origem os comercializou na UE.

- 1.2.2. Em alternativa à opção prevista no ponto 1.2.1, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização para que os seus fornecedores de motores coloquem no mercado um número definido de motores ao abrigo do regime flexível. O número de motores em cada categoria de motor não deve ultrapassar os seguintes valores:

<i>CATEGORIA DE MOTOR (KW)</i>	<i>NÚMERO DE MOTORES</i>
<i>37-56</i>	<i>200</i>
<i>56-75</i>	<i>175</i>
<i>75-130</i>	<i>250</i>
<i>130-560</i>	<i>125</i>

- 1.3 No que diz respeito aos motores utilizados na propulsão de automotoras, o regime flexível definido na secção 1.1.1 é aplicável a partir do período de transição entre a Fase III A e a Fase III B.
- 1.4 No que diz respeito aos motores para utilização na propulsão de locomotivas, durante o período de transição entre a Fase III A e a Fase III B, o fabricante de equipamentos de origem pode solicitar autorização no sentido de os seus fornecedores de motores colocarem no mercado um máximo de 12 motores para utilização na propulsão de locomotivas ao abrigo do regime flexível.
- 1.5 O fabricante de equipamentos de origem deve incluir as seguintes informações no seu pedido 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 que será aposta ao motor, ostentando o texto previsto no ponto 2.2 do presente anexo.
- 1.6 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.

- 1.7. O fabricante de equipamentos de origem deve fornecer a qualquer autoridade de homologação dos Estados-Membros que o solicite todas as informações de que essa entidade requeira para confirmar a pertinência de um rótulo ou de uma declaração relativos à colocação de um motor no mercado ao abrigo do regime flexível.»

**FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA PARA PROPOSTAS COM INCIDÊNCIA
ORÇAMENTAL EXCLUSIVAMENTE LIMITADA ÀS RECEITAS**

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA:

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.

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS:

Capítulo e artigo: Não se aplica.

Montante inscrito no orçamento do exercício em questão:

3. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

☒ A proposta não tem incidência financeira.

☐ A proposta não tem incidência financeira nas despesas, embora tenha nas receitas – o efeito é o seguinte:

Milhões de euros (1 casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas ¹¹	Período de 12 meses com início em dd/mm/aaaa	[Ano n]
Artigo ...	<i>Incidência nos recursos próprios</i>		
Artigo ...	<i>Incidência nos recursos próprios</i>		

Situação após a acção					
	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]

¹¹ No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos agrícolas, quotizações sobre o açúcar, direitos aduaneiros), os montantes indicados devem ser valores líquidos, isto é, os montantes brutos deduzidos de 25 %, a título de despesas de cobrança.

Artigo ...					
Artigo ...					

4. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Não se aplica.

5. OUTRAS OBSERVAÇÕES

...