

I

(Acte legislative)

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2011/88/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 16 noiembrie 2011

de modificare a Directivei 97/68/CE în ceea ce privește dispozițiile aplicabile motoarelor introduse pe piață în cadrul regimului de flexibilitate

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră ⁽³⁾ vizează emisii de gaze de eșapament și limitele emisiilor de poluanți ai aerului de la motoare instalate în echipamente mobile fără destinație rutieră și contribuie la protecția sănătății umane și a mediului. Directiva 97/68/CE prevedea că limitele de emisii care se aplică omologării de tip a majorității motoarelor cu aprindere prin compresie în etapa III A urmează să fie înlocuite de limitele mai stricte din etapa III B. Limitele respective se aplică de la 1 ianuarie 2010 în ceea ce privește omologarea de tip pentru motoarele respective și de la 1 ianuarie 2011 în ceea ce privește introducerea pe piață a motoarelor respective.

- (2) Revizuirea Directivei 97/68/CE se află în prezent în faza de pregătire de către Comisie, în conformitate cu recomandările specificate la articolul 2 din Directiva 2004/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 aprilie 2004 de modificare a Directivei 97/68/CE ⁽⁴⁾. Pentru a garanta că directiva revizuită respectă normele Uniunii privind buna calitate a aerului și având în vedere experiența, constatările științifice și tehnologiile disponibile, Comisia ar trebui, în viitoarea revizuire a Directivei 97/68/CE, ținând seama de un studiu de impact, să analizeze posibilitatea:

- de a institui o nouă etapă privind emisiile – etapa V – care ar trebui să fie bazată, în funcție de posibilitățile tehnice, pe cerințele standardelor Euro VI pentru vehiculele grele;
- de a introduce noi cerințe privind reducerea particulelor, în special valori-limită pentru pulberile în suspensie pentru toate categoriile de motoare cu aprindere prin compresie, în cazurile unde acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic, pentru a asigura reducerea efectivă a particulelor ultrafine;
- de a defini o abordare cuprinzătoare pentru a promova dispozițiile de reducere a emisiilor și postechiparea cu sisteme de posttratament a flotei existente de echipamente mobile fără destinație rutieră, pe baza discuțiilor în curs purtate sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, privind cerințele armonizate legate de dispozițiile de postechipare pentru controlul emisiilor; această abordare ar trebui să sprijine eforturile statelor membre de a îmbunătăți calitatea aerului și de a promova protecția lucrătorilor;
- de a stabili o metodă de testare periodică a vehiculelor și echipamentelor mobile fără destinație rutieră, în special pentru a se stabili dacă performanța lor în ceea ce privește emisiile concordă cu valorile declarate la înmatriculare;

⁽¹⁾ JO C 48, 15.2.2011, p. 134.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 25 octombrie 2011 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 8 noiembrie 2011.

⁽³⁾ JO L 59, 27.2.1998, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 146, 30.4.2004, p. 1.

- de a autoriza, în anumite condiții, motoare de schimb care nu respectă cerințele etapei III A pentru automotoare și locomotive;
- de a armoniza normele de emisii specifice aplicabile sectorului feroviar cu norme relevante la nivel internațional pentru a asigura disponibilitatea unor motoare la prețuri abordabile, care respectă valorile limită de emisii stabilite.
- (3) Tranziția la etapa III B implică o schimbare graduală de tehnologie care necesită costuri de implementare semnificative pentru reproiectarea motoarelor și pentru dezvoltarea de soluții tehnice avansate. Totuși, criza financiară și economică globală actuală și orice fluctuație economică conjuncturală nu ar trebui să conducă la scăderea standardelor de mediu. Prezenta revizuire a Directivei 97/68/CE ar trebui, prin urmare, să fie considerată una excepțională. De asemenea, investițiile în tehnologii ecologice sunt importante pentru promovarea creșterii, a ocupării forței de muncă și a siguranței în materie de sănătate în viitor.
- (4) Directiva 97/68/CE prevede un regim de flexibilitate pentru a permite constructorilor de echipamente să achiziționeze, în perioada dintre două etape de emisii, un număr limitat de motoare care nu respectă limitele de emisii aplicabile în perioada respectivă, dar au aprobare de tip în conformitate cu cerințele etapei imediat anterioare celei aplicabile.
- (5) Articolul 2 litera (b) din Directiva 2004/26/CE prevede evaluarea eventualei necesități de mecanisme de flexibilitate suplimentare.
- (6) În timpul etapei III B, procentajul maxim din numărul de motoare folosite în alte aplicații decât propulsia de automotoare, locomotive și nave de navigație interioară introduse pe piață în cadrul regimului de flexibilitate ar trebui să crească, pentru fiecare categorie de motoare, de la 20 % la 37,5 % din cantitățile de echipamente cu motoare din categoria respectivă introduse anual pe piață de constructorul de echipamente. Ar trebui să existe o alternativă opțională de introducere pe piață a unui număr fix de motoare în cadrul regimului de flexibilitate. Acest număr fix de motoare ar trebui să fie de asemenea revizuit și ar trebui să nu depășească pragurile stabilite în secțiunea 1.2.2 din anexa XIII la Directiva 97/68/CE.
- (7) Normele aplicabile regimului de flexibilitate ar trebui să fie adaptate pentru a extinde aplicarea regimului respectiv la motoare destinate propulsiei de locomotive pe o perioadă de timp strict limitată.
- (8) Îmbunătățirea calității aerului este unul dintre obiectivele majore urmărite de Uniune prin Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa ⁽¹⁾. Pentru atingerea acestui obiectiv este esențială combaterea emisiilor la sursă, inclusiv prin reducerea emisiilor din sectorul echipamentelor mobile fără destinație rutieră.
- (9) Întreprinderile care utilizează vehicule care fac obiectul prezentei directive ar trebui să beneficieze de programele europene de sprijin financiar sau de orice program de sprijin echivalent din domeniu oferit de statele membre. Aceste programe de sprijin ar trebui să urmărească favorizarea introducerii timpurii a celor mai înalte standarde de emisii.
- (10) Directiva 97/68/CE prevede o derogare pentru motoarele de schimb, care nu se aplică automotoarelor și locomotivelor. Totuși, având în vedere constrângerile legate de greutate și de dimensiuni, este necesar să se acorde o derogare limitată și pentru motoarele de schimb din automotoare și locomotive.
- (11) Măsurile prevăzute de prezenta directivă reflectă o dificultate temporară cu care se confruntă sectorul de fabricație, fără să determine o adaptare permanentă și, prin urmare, aplicarea acestor măsuri ar trebui să se limiteze la durata etapei III B sau, când nu există o etapă ulterioară, la o perioadă de trei ani.
- (12) Ținând seama de infrastructura specială a rețelei feroviare a Regatului Unit, care determină un ecartament structural diferit și, prin urmare, constrângeri legate de greutate și dimensiuni, necesitând, astfel, o perioadă de adaptare mai lungă pentru noile limite de emisii, este oportun să se prevadă o flexibilitate mai mare pentru această piață specifică cu privire la motoarele destinate utilizării în locomotive.
- (13) Prin urmare, Directiva 97/68/CE ar trebui modificată în consecință,
- ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:
- Articolul 1
- Modificări aduse Directivei 97/68/CE**
- Directiva 97/68/CE se modifică după cum urmează:
1. La articolul 4, alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:
- „(6) Motoarele cu aprindere prin compresie destinate altor utilizări decât propulsia automotoarelor și a navelor de navigație interioară pot fi introduse pe piață în cadrul unui regim de flexibilitate în conformitate cu procedura menționată în anexa XIII, în plus față de alineatele (1)-(5).”
- ⁽¹⁾ JO L 152, 11.6.2008, p. 1.

2. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1a), al doilea paragraf se elimină;

(b) se introduc următoarele alineate:

„(1b) Prin derogare de la articolul 9 alineatele (3g), (3i) și (4a), statele membre pot autoriza introducerea pe piață a următoarelor motoare pentru automotoare și locomotive:

(a) motoare de schimb care respectă limitele etapei III A, în cazul în care urmează să înlocuiască motoare pentru automotoare și locomotive care:

(i) nu respectă standardul etapei III A; sau

(ii) respectă standardul etapei III A, dar nu respectă standardul etapei III B;

(b) motoare de schimb care nu sunt conforme cu limitele etapei III A, în cazul în care urmează să înlocuiască motoare pentru automotoare fără comandă de conducere și incapabile de mișcare independentă, atât timp cât motoarele de schimb respectă un standard cel puțin la fel de strict ca și cel respectat de motoarele instalate pe automotoarele existente de același tip.

Se pot acorda autorizații în conformitate cu prezentul alineat doar în cazurile în care autoritatea competentă a statului membru consideră că utilizarea în automotorul sau locomotiva respectivă a unui motor de schimb care respectă cerințele celei mai recente etape de emisii aplicabile ar presupune dificultăți tehnice semnificative.

(1c) O etichetă cu mențiunea «MOTOR DE SCHIMB» și care menționează referința unică a derogării aferente se aplică pe motoarele care intră sub incidența alineatelor (1a) sau (1b).

(1d) Comisia evaluează impactul de mediu și posibilele dificultăți tehnice determinate de aplicarea alineatului (1b). În lumina evaluării respective, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, până la 31 decembrie 2016, un raport pentru revizuirea alineatului (1b) însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă care să includă o dată finală pentru aplicarea alineatului respectiv.”;

(c) alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) Statele membre permit introducerea pe piață a motoarelor, astfel cum sunt definite în anexa I secțiunea 1 punctul A subpunctele (i), (ii) și (v), în cadrul regimului de flexibilitate, în conformitate cu dispozițiile din anexa XIII.”

3. Anexa XIII se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre adoptă și publică cel mai târziu până la 24 noiembrie 2012 actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 16 noiembrie 2011.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
W. SZCZUKA

ANEXĂ

Secțiunea 1 din anexa XIII se înlocuiește cu următorul text:

„1. ACȚIUNI ALE FEO

- 1.1. Cu excepția etapei III B, un FEO care dorește să utilizeze regimul de flexibilitate, cu excepția motoarelor destinate propulsiei de automotoare și locomotive, cere permisiunea oricărei autorități competente pentru ca constructorii de motoare ai FEO să introducă pe piață motoare destinate utilizării exclusive de către FEO. Numărul de motoare care nu se conformează limitelor actuale de emisii, dar au omologare de tip pentru limitele de emisii ale celei mai recente etape precedente, nu depășesc pragurile stabilite la punctele 1.1.1 și 1.1.2.
 - 1.1.1. Numărul de motoare introduse pe piață în cadrul regimului de flexibilitate nu depășește, în fiecare categorie de motoare, 20 % din cantitatea de echipamente echipate cu motoare din categoria respectivă, introduse anual pe piață de FEO (calculată ca media vânzărilor din ultimii cinci ani pe piața Uniunii). În cazul în care un FEO a introdus pe piața Uniunii echipamente pe o perioadă de mai puțin de cinci ani, media se calculează pe baza perioadei în care FEO a introdus echipamente pe piața Uniunii.
 - 1.1.2. Ca alternativă opțională la secțiunea 1.1.1 și cu excepția motoarelor destinate propulsiei automotoarelor și locomotivelor, FEO poate cere permisiunea ca constructorii săi de motoare să introducă pe piață un număr fix de motoare pentru uzul său exclusiv. Numărul motoarelor din fiecare categorie de motoare nu depășește următoarele praguri:

Categorie motor P (kW)	Număr de motoare
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

- 1.2. În timpul etapei III B, însă pe o perioadă care să nu depășească trei ani de la începutul etapei respective, cu excepția motoarelor destinate propulsării automotoarelor și locomotivelor, un FEO care dorește să utilizeze regimul de flexibilitate cere permisiunea oricărei autorități competente pentru ca constructorii de motoare ai FEO să introducă pe piață motoare destinate utilizării exclusive de către FEO. Cantitățile de motoare care nu se conformează valorilor limită de emisii actuale, dar au omologare de tip în conformitate cu limitele de emisii ale celei mai recente etape precedente, nu depășesc limitele stabilite la punctele 1.2.1 și 1.2.2.
 - 1.2.1. Numărul de motoare introduse pe piață în cadrul regimului de flexibilitate nu depășește, în fiecare categorie de motoare, 37,5 % din cantitatea de echipamente cu motoare din categoria respectivă, introduse anual pe piață de FEO (calculată ca media vânzărilor din ultimii cinci ani pe piața Uniunii). În cazul în care un FEO a introdus pe piața Uniunii echipamente pe o perioadă de mai puțin de cinci ani, media se calculează pe baza perioadei în care FEO a introdus echipamente pe piața Uniunii.
 - 1.2.2. Ca alternativă opțională la secțiunea 1.2.1, FEO poate cere permisiunea ca constructorii săi de motoare să introducă pe piață un număr fix de motoare pentru uzul exclusiv al FEO. Numărul motoarelor din fiecare categorie de motoare nu depășește următoarele praguri:

Categorie motor P (kW)	Număr de motoare
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. În ceea ce privește motoarele destinate propulsiei locomotivelor, în timpul etapei III B, dar pe o perioadă care să nu depășească trei ani de la începerea etapei respective, un FEO poate cere permisiunea ca constructorii săi de motoare să introducă pe piață cel mult 16 motoare pentru uzul exclusiv al FEO. FEO poate, de asemenea, cere permisiunea ca constructorii săi de motoare să introducă pe piață un număr de maximum 10 motoare suplimentare cu puteri nominale mai mari de 1 800 kW, care ar urma să fie instalate pe locomotive concepute pentru a fi utilizate exclusiv în rețeaua Regatului Unit. Se consideră că locomotivele respectă această cerință doar dacă dețin, sau îndeplinesc condițiile pentru a li se emite, un certificat de siguranță pentru funcționarea în rețeaua Regatului Unit.

Această permisiune se acordă doar în cazul în care există motive tehnice care justifică imposibilitatea respectării valorilor limită ale etapei III B.

- 1.4. FEO include în cererea către o autoritate competentă următoarele informații:
- (a) un model de etichetă care urmează să fie atașată fiecărui articol de echipament mobil fără destinație rutieră pe care se va instala un motor introdus pe piață în cadrul regimului de flexibilitate. Pe etichete se înscrie următorul text: «ECHIPAMENT NR. ... (secvența de echipamente) DIN ... (numărul total de echipamente din clasa respectivă de putere) CU MOTORUL NR. ... CU OMOLOGAREA DE TIP (Dir. 97/68/CE) NR. ...»;
 - (b) un model de etichetă suplimentară, care urmează să fie aplicată pe motor, pe etichetă fiind înscris textul menționat la punctul 2.2.
- 1.5. FEO furnizează autorității competente toate informațiile necesare în legătură cu implementarea regimului de flexibilitate pe care autoritatea competentă le-ar putea solicita pentru a lua o decizie.
- 1.6. FEO pune la dispoziția oricărei autorități competente din statele membre toate informațiile pe care această autoritate le solicită pentru a confirma că, în cazul unor motoare despre care se afirmă că sunt introduse pe piață în cadrul regimului de flexibilitate sau care sunt etichetate ca atare, respectiva afirmație sau etichetare este corectă.”
-