



038416/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 13/10/10

**COUNCIL OF  
THE EUROPEAN UNION**

**Brussels, 13 October 2010**

**14898/10**

**Interinstitutional File:  
2010/0195 (COD)**

**ENT 143  
ENV 684  
CODEC 1029  
INST 395  
PARLNAT 91**

**COVER NOTE**

---

from: Assembly of the Republic of Portugal  
date of receipt: 6 October 2010  
to: General Secretariat of the Council of the European Union  
Subject: Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 97/68/EC as regards the provisions for engines placed on the market under the flexibility scheme  
doc. 12171/10 ENT 83 ENV 480 CODEC 683 - COM(2010)362 final  
- Opinion issued by the European Affairs Committee and Report issued by the Parliamentary Committee<sup>1</sup>

---

Delegations will find annexed a copy of the above letters.

---

Encl.: Opinion of 27 September 2010 and Report of 14 September 2010

---

<sup>1</sup> This opinion is available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address: [http://www.ipex.eu/ipex/cms/home/Documents/dossier\\_COD20100195/lang/en](http://www.ipex.eu/ipex/cms/home/Documents/dossier_COD20100195/lang/en)



## COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

### PARECER

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/2010/0362

#### 1. Nota Introdutória

Nos termos do artigo 6º da Lei nº. 43/2006, de 26 de Agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República, no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Assuntos Europeus é a Comissão Parlamentar permanente e especializada com competência para o acompanhamento e apreciação global dos assuntos europeus.

Nesse sentido e no uso dessa sua competência concatenada com o artigo 7º da aludida Lei, a Comissão de Assuntos Europeus solicitou parecer à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, para que a mesma se pronunciasse, na matéria da sua competência, sobre a Proposta de Directiva em causa, no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível, que deu entrada nessa Comissão a 13 de Julho, tendo sido distribuída a 2 de Agosto e aprovado o correspondente Parecer a 14 de Setembro.

#### 2. Enquadramento e descrição da Proposta de Directiva e do Relatório da Comissão Especializada – CPAOTPL

Analizando o Relatório supra, constata-se o seguinte:

A Directiva 97/68/CE, relativa às máquinas móveis não rodoviárias, regula as emissões de escape (óxidos de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de azoto e partículas) dos motores diesel instalados em máquinas destinadas à construção, à agricultura e à silvicultura, seja



em automotoras e locomotivas, seja embarcações de navegação interior, motores de velocidade constante e pequenos motores a gasolina utilizando outro tipo de equipamentos (como motosserras).

Acresce, ainda, que a actual crise económico-financeira global afectou, de forma significativa, a maioria dos sectores da industria de produção de máquinas móveis não rodoviárias, com quedas de mercado estimadas em mais de 60%, em alguns sectores de mercado. Os fabricantes de equipamentos carecem de meios financeiros necessários para produzir, a tempo, máquinas que cumpram o previsto na Fase III B, no que respeita aos novos limites de emissões.

É neste sentido, que a Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho COM/2010/0362 FIN, vem alterar a Directiva 97/68/CE, no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível, com o objectivo geral de mitigar os impactos da actual crise económica sobre os fabricantes deste tipo de equipamentos, para que estes possam assegurar os postos de trabalho e manter elevados níveis de competitividade, ao mesmo tempo que se procuram limitar os impactos ambientais negativos que surgiram pela substituição tardia de um determinado número de motores existentes, que ainda não obedecem aos novos e mais restritos limites de emissões.

A fim de responder positivamente ao problema mencionado, foram definidas opções políticas, seja para os sectores já abrangidos pelo regime flexível, seja para o sector das automotoras, actualmente excluídas do regime flexível, cujos os impactos foram avaliados.

Ponderadas as opções, conclui-se que a opção de aumentar a taxa de flexibilidade para os sectores já sujeitos ao regime flexível até 50% e adaptar o número total de motores a colocar no mercado de acordo com este regime, são as opções mais viáveis, às quais acresce a opção de incluir as automotoras no regime flexível, com uma percentagem de flexibilidade de 20%.

Estas opções conseguem alcançar o equilíbrio adequado entre a necessidade de se manterem elevados níveis de competitividade na indústria em apreço durante a actual



crise, ao mesmo tempo que se conseguem atenuar os impactos ambientais, sem que se introduza uma mudança significativa ao nível dos objectivos globais da Directiva de redução do nível de emissões poluentes das máquinas móveis não rodoviárias.

No que à verificação pelo respeito do Princípio da Subsidiariedade, este é respeitado, uma vez que a Directiva 97/68/CE, já harmoniza os procedimentos de homologação para a colocação de motores no mercado e os Estados-Membros não podem empreender quaisquer acções por iniciativa própria. Conclui-se assim, que a presente proposta de alteração à citada Directiva respeita este princípio.

### 3. Conclusões

1. A matéria em causa não recai no âmbito da competência legislativa reservada da Assembleia da República nos termos da Constituição da República Portuguesa, não se aplicando, assim, o artigo 2º da Lei nº. 43/2006, de 25 de Agosto.
2. A referida proposta de Directiva está em conformidade com o princípio da subsidiariedade.

### 4. Parecer

Assim, a Comissão de Assuntos Europeus é de Parecer que em relação ao relatório supracitado e à proposta, está concluído o processo de escrutínio previsto pela Lei nº. 43/2006, de 25 de Agosto.

Assembleia da República, 27 de Setembro de 2010

O Deputado Relator

António Gameiro

O Presidente da Comissão

Vitalino Canas



## COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

### PARECER

**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/2010/0362 FIN**

#### I. Da Nota Introdutória

Nos termos do artigo 6.º da Lei n.º 431/2006, de 25 de Agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República, no âmbito do processo de construção da União Europeia, a **Comissão de Assuntos Europeus** é a comissão parlamentar permanente e especializada com competência para o acompanhamento e apreciação global dos assuntos europeus.

Neste sentido, no uso daquela competência e nos termos do n.º 1 do artigo 7.º da aludida Lei, a Comissão de Assuntos Europeus solicitou a emissão de Parecer à **Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local**, para que esta se pronuncie, na matéria da sua competência, 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/2010/0362 FIN), que deu entrada na Comissão no passado dia 13 de Julho, tendo sido distribuída a 2 de Agosto.

#### II. Do Enquadramento e Descrição da Proposta de Directiva

A **Directiva 97/68/CE**, relativa às máquinas móveis não rodoviárias, **regula as emissões de escape** (óxidos de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de azoto e partículas) **dos motores diesel instalados em máquinas destinadas à construção, à agricultura e à silvicultura**, seja em automotoras e locomotivas, seja em



## COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

embarcações de navegação interior, motores de velocidade constante e pequenos motores a gasolina utilizados outro tipo de equipamentos (como motosserras).

Decorre, actualmente, a **Fase III A** de emissões aplicável na homologação da maioria dos motores diesel, prevendo-se, para 2011, a sua substituição pela **Fase III B**, cujos limites para colocação de motores no mercado serão mais restritos, dependendo, nessa fase, da categoria de potência do motor.

**As soluções técnicas para a adaptação dos supramencionados motores – para sujeição em conformidade com a Fase III B – não estão, ainda, e em termos gerais, finalizadas**, importando, pois, que os fabricantes deste tipo de equipamentos invistam mais em investigação e desenvolvimento tecnológico, a fim de assegurar, no mais curto espaço de tempo, a existência de máquinas capazes de corresponderem aos limites impostos pela e na Fase III B.

Importa referir que os fabricantes deste tipo de máquinas móveis não rodoviárias utilizam, na maior parte dos casos, motores já desenvolvidos para outro tipo de utilizações, surgindo, por esta via, constrangimentos diversos ao nível da adaptação, com custos muito significativos de conformação com os novos limites de emissões.

Acresce, ainda, que a **actual crise económico-financeira global afectou, de forma significativa, a maioria dos sectores da indústria de produção de máquinas móveis não rodoviárias**, com quedas nas vendas na ordem dos 60%, em alguns segmentos de mercado.

**Os fabricantes de equipamentos carecem, pois, de meios financeiros necessários para produzir, a tempo, máquinas que cumpram o previsto na Fase III B no que respeita aos novos limites de emissões.**

É, neste sentido, que a **Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho (COM/2010/0362 FIN) vem alterar a Directiva 97/68/CE**, no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível, **com o objectivo geral de mitigar os impactos da actual crise económica sobre os fabricantes deste tipo de equipamentos**, de forma a que estes possam assegurar os postos de trabalho e manter elevados níveis de competitividade, ao mesmo tempo que se procuram limitar os impactos ambientais negativos que surgiriam pela substituição tardia de um



## COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

determinado número de motores existentes, que ainda não obedecem aos novos e mais restritos limites de emissões.

A fim de responder positivamente ao problema mencionado, **foram definidas opções políticas**, seja para os sectores já abrangidos pelo regime flexível, seja para o sector das automotoras, actualmente excluídas do regime flexível, **cujos impactos foram avaliados**, nos seguintes termos:

1. para os sectores já abrangidos pelo regime flexível:

- a) **ausência de opção** (o fabricante de equipamentos fica autorizado a colocar no mercado, durante o período que media duas fases sucessivas de valores-limite, um número limitado de máquinas móveis não rodoviárias equipadas com motores de ignição que ainda estão conformes com a anterior fase de valores-limite de emissão); esta opção não seria eficaz na prossecução dos objectivos, uma vez que a indústria manter-se-ia numa situação em que os produtores já não poderiam vender máquinas conformes;
- b) **atribuição de empréstimos para aquisição de existências de motores fabricados durante o chamado período de liquidação**, opção considerada não exequível porquanto se estaria a incentivar a produção de motores da Fase III A, no que resultaria um aumento avassalador de motores desta Fase, ao invés de se desenvolver a produção de motores com menores impactos no ambiente, da Fase III B;
- c) **aplicação de um regime de desmantelamento a nível nacional**, que surgiria na forma de subvenção atribuída como incentivo ao utilizador, no sentido da aquisição de novas máquinas, equipadas já com motores da Fase III B, regime esse que não ajudaria os fabricantes dos equipamentos de origem a financiar acções de investigação e desenvolvimento; acresce que tal regime, aplicado de forma diferencial ao nível dos Estados – Membros, poderia originar a fragmentação do mercado e criar fenómenos de distorção da concorrência;
- d) **aplicação de um sistema de transacção**, que permitiria que as empresas que não utilizassem toda a flexibilidade que lhes é concedida pudessem vender os seus direitos a



## COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

empresas que dela necessitassem, sistema que resultaria como um forte incentivo para cumprir, assim que possível, os novos limites de emissões, embora seja um sistema desproporcionado em relação aos objectivos que se pretendem alcançar;

e) diferentes disposições no âmbito do regime flexível, como sendo:

- i. **aplicação de um escalonamento percentual do regime flexível** (aplicação de uma diferente percentagem de flexibilidade para cada um dos diferentes tipos de máquinas), sistema que se considera inexistente, uma vez que não existe um inventário específico de maquinaria, nem um sistema relevante de análise do número de vendas;
- ii. **aumento da percentagem de flexibilidade de 20% para 50%**, sistema cuja avaliação deve ter em conta os impactos ambiental, social e económico, e que se revela capaz de alcançar o equilíbrio desejado entre a necessidade de manter a competitividade da indústria em causa durante a crise e mitigar os efeitos sobre o ambiente;
- iii. **utilização condicionada do regime flexível**, com mecanismos de penalização, sistema que manteria o incentivo junto dos fabricantes de equipamentos de origem no sentido de desenvolverem máquinas com motores da Fase III B e de utilizarem apenas a flexibilidade mínima adicional para fazerem face, temporariamente, à crise económica;

2. para o sector das automotoras:

- a) **introdução da percentagem de flexibilidade de 20%**, opção que funcionaria como incentivo ao financiamento do desenvolvimento de motores da Fase III B, ao mesmo tempo que é dada a oportunidade aos operadores de automotoras de continuarem a operar no mercado.



## COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

### III. Da Opinião do Deputado Relator

Como resultado da crise económico-financeira global, tem-se assistido à queda das vendas deste tipo de equipamentos, carecendo os seus fabricantes de meios financeiros necessários para produzir, em tempo útil, máquinas que sejam capazes de cumprir com os novos limites de emissões.

É, neste contexto, que surge a presente Proposta de Directiva, a qual vai ao encontro desta problemática, respondendo, de forma clara, às condições adversas do mercado. Tendo sido definidas várias opções políticas para a resolução do problema, foram as mesmas avaliadas do ponto de vista dos impactos ambiental, social e económico.

Ponderadas as opções, conclui-se que a opção de aumentar a taxa de flexibilidade para os sectores já sujeitos ao regime flexível até 50% e adaptar o número total de motores a colocar no mercado de acordo com este regime são as opções mais viáveis, às quais acresce a opção de incluir as automotoras no regime flexível, com uma percentagem de flexibilidade de 20%.

Estas opções conseguem alcançar o equilíbrio adequado entre a necessidade de se manterem elevados níveis de competitividade na indústria em apreço durante a actual crise, ao mesmo tempo que se conseguem atenuar os impactes ambientais, sem que se introduza uma mudança significativa ao nível dos objectivos globais da Directiva de redução do nível de emissões poluentes das máquinas móveis não rodoviárias.

### IV. Das Conclusões

No dia 13 de Julho de 2010, nos termos do n.º 1 do artigo 7.º da aludida Lei, a Comissão de Assuntos Europeus solicitou a emissão de Parecer à **Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local**, para que esta se pronunciasse, na matéria da sua competência, 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/2010/0362 FIN).



## COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

A Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho (COM/2010/0362 FIN) vem alterar a Directiva 97/68/CE, no que diz respeito às disposições aplicáveis aos motores colocados no mercado ao abrigo do regime flexível, com o objectivo geral de mitigar os impactos da actual crise económica sobre os fabricantes deste tipo de equipamentos, de forma a que estes possam assegurar os postos de trabalho e manter elevados níveis de competitividade, ao mesmo tempo que se procuram limitar os impactos ambientais negativos que surgiram pela substituição tardia de um determinado número de motores existentes, que ainda não obedecem aos novos e mais restritos limites de emissões.

A actual crise económico-financeira global afectou, de forma significativa, a maioria dos sectores da indústria de produção de máquinas móveis não rodoviárias, com quedas nas vendas na ordem dos 60%, em alguns segmentos de mercado, pelo que os fabricantes de equipamentos carecem de meios financeiros necessários para produzir, a tempo, máquinas que respeitem os novos limites de emissões.

A fim de responder positivamente ao problema mencionado, foram definidas opções políticas, seja para os sectores já abrangidos pelo regime flexível, seja para o sector das automotoras, actualmente excluídas do regime flexível, cujos impactos foram avaliados.

Ponderadas as opções, conclui-se que a opção de aumentar a taxa de flexibilidade para os sectores já sujeitos ao regime flexível até 50% e adaptar o número total de motores a colocar no mercado de acordo com este regime são as opções mais viáveis, às quais acresce a opção de incluir as automotoras no regime flexível (com uma percentagem de flexibilidade de 20%).

Estas opções conseguem alcançar o equilíbrio adequado entre a necessidade de se manterem elevados níveis de competitividade na indústria em apreço durante a actual crise, ao mesmo tempo que se conseguem atenuar os impactos ambientais, sem que se introduza uma mudança significativa ao nível dos objectivos globais da Directiva de redução do nível de emissões poluentes das máquinas móveis não rodoviárias.

O Princípio da Subsidiariedade é respeitado pela presente Proposta, uma vez que a Directiva 97/68/CE já harmoniza os procedimentos de homologação para colocação de motores no mercado, e os Estados – Membros não podem empreender quaisquer acções por conta própria.



COMISSÃO DE AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E PODER LOCAL

V. Do Parecer

Atentos o enquadramento e descrição da Proposta de Directiva, e as conclusões que antecedem, e no cumprimento do disposto na Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, no que concerne ao processo de apreciação de propostas de conteúdo normativo, no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local decide remeter o presente Parecer à Comissão de Assuntos Europeus, para apreciação.

Palácio de São Bento, 14 de Setembro de 2010

O Deputado Relator,



(Acácio Pinto)

O Presidente da Comissão,



(Miranda Calha)