



Council of the  
European Union

Brussels, 26 November 2014  
(OR. en, pt)

16146/14

---

**Interinstitutional File:**  
2014/0268 (COD)

---

ENT 279  
ENV 944  
MI 951  
CODEC 2376  
INST 592  
PARLNAT 291

#### COVER NOTE

---

From:	The Assembly of the Republic of Portugal
date of receipt:	19 November 2014
To:	Mr Uwe CORSEPIUS, Secretary-General of the Council of the European Union

---

No. prev. doc.:	ST 13690/14 ENT 208 ENV 790 MI 710 CODEC 1898 - COM(2014)581 final
-----------------	--

---

Subject:	Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on requirements relating to emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery - <i>Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality</i>
----------	--

---

Delegations will find attached for information a copy of the above opinion<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange site IPEX at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/search.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

## Parecer

**COM(2014)581**

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
relativo aos requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de  
motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias.

---

1



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 8 de janeiro de 2013, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo aos requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias [COM\(2014\)581](#).

Atento o seu objeto, a supra identificada iniciativa foi enviada à Comissão de Ambiente Ordenamento do Território e Poder Local, para análise e aprovação do respetivo Relatório, que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

A Diretiva 97/68/CE<sup>1</sup> enquadra juridicamente os limites das emissões dos motores de combustão instalados em máquinas móveis não rodoviárias (NRMM). Com as diversas alterações que foram sendo introduzidas, esta Diretiva apresenta-se, por um lado demasiado complexa<sup>2</sup> e, por outro lado, com algumas lacunas no âmbito da sua aplicação que, segundo o documento de trabalho da Comissão que acompanha a presente iniciativa, necessitam ser sanadas de modo a que todas as categorias de motores NRMM passem a estar regulamentadas, constituindo como tal benefícios,

---

<sup>1</sup> De 16 de Dezembro de 1997, 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.

<sup>2</sup> Desde que foi adotada em 1997, foi alterada 8 vezes e compreende 15 anexos.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

quer ambientais, quer de saúde pública, muito relevantes<sup>3</sup>. É ainda salientado o risco de distorção do mercado face à permissão da atual legislação admitir que algumas máquinas " cujo produtor possa optar entre instalar um motor abrangido pela diretiva e um motor atualmente não regulamentado". Tal "poderia facilitar a passagem de motores de ignição por compressão a motores de ignição comandada, em função das circunstâncias e da disponibilidade de combustível".

Por conseguinte, a Comissão, através da presente iniciativa pretende melhorar o quadro legal existente, propondo: **i) a introdução novos limites de emissão** de modo a serem alcançados os objetivos da UE em matéria de qualidade do ar; **ii) o alargamento do âmbito de aplicação**, a fim de ser alcançada uma maior harmonização do mercado (da UE e internacional) e uma diminuição do risco de distorções do mercado; **iii) a introdução de medidas simplificadoras** dos procedimentos administrativos, bem como de melhoria da aplicação da legislação, incluindo condições que permitam uma melhor fiscalização do mercado.

Em suma, a iniciativa ora em apreço, tem como objetivo geral contribuir para uma maior proteção ambiental bem como de saúde pública, visando simultaneamente garantir o bom funcionamento do mercado único, nomeadamente através de uma maior harmonização e de uma maior simplificação do quadro regulador.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

**a) Da Base Jurídica**

A presente iniciativa baseia-se no artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

---

<sup>3</sup> A este propósito, importa referir que "O setor das NRMM tornou-se uma fonte cada vez mais importante de poluição atmosférica em termos relativos, em especial no que respeita aos óxidos de azoto (NOx) e às partículas. O setor das NRMM é responsável por cerca de 15 % das emissões totais de NOx e 5 % das emissões totais de partículas na UE". Também a Organização Mundial de Saúde considera que os gases de escape dos motores diesel são cancerígenos para o ser humano.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

**b) Do Princípio da Subsidiariedade**

À iniciativa em apreço é aplicável o princípio da subsidiariedade, uma vez que, a matéria em causa não é da competência exclusiva da União Europeia. Porém, atendendo aos objetivos preconizados, nomeadamente, o de estabelecer regras regulamentares harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes aos limites de emissão e aos procedimentos de homologação UE de motores a instalar em máquinas móveis não rodoviárias, bem como ao carácter transnacional da poluição atmosférica, verifica-se que não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, podendo, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançados a nível da União Europeia.

Conclui-se, assim, que a iniciativa em apreço respeita o princípio da subsidiariedade.

**PARTE III – PARECER**

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 18 de novembro de 2014

O Deputado Autor do Parecer

(António Cardoso)

O Presidente da Comissão

(Paulo Mota Pinto)



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE IV – ANEXO**

Relatório da Comissão de Ambiente Ordenamento do Território e Poder Local.



Comissão do Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

---

**Parecer**

COM/2014/581 Final  
Proposta de Regulamento

**Autor:** Deputada  
Maria José Castelo Branco  
(PSD)

---

Epígrafe: Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo aos requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias

1

## I - Nota Introdutória

Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto e, no que respeita ao acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República, no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Assuntos Europeus, remeteu à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, a COM/2014/581 Final, a fim de esta se pronunciar.

Em 29 de setembro de 2014, a referida iniciativa foi distribuída pela Comissão, tendo sido nomeada relatora a Deputada Maria José Castelo Branco do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata.

## II - Considerandos

### Gerais

Os limites das emissões para máquinas móveis não rodoviárias (NRMM - *Non-road mobile machinery*), onde se incluem motores de combustão instalados em máquinas, que vão de pequenos equipamentos portáteis, máquinas de construção e grupos eletrogéneos a automotoras, locomotivas e embarcações de navegação interior, são regulados atualmente pela Diretiva 97/68/CE. De acordo com os últimos dados conhecidos, o seu contributo para a poluição atmosférica é cerca de 15 % das emissões de óxido de azoto (NOx) e de 5 % das emissões de partículas na UE.

Assim, e apesar da referida diretiva ter sofrido diversas alterações, a última das quais em 2004, concluiu-se que o âmbito de aplicação continua demasiado restrito, não refletindo o atual estado da tecnologia, existindo mesmo um desfasamento entre os limites de emissão respeitantes a certas categorias de motores.

### Avaliação de impacto

Na base da presente proposta de regulamento foram analisadas três grandes opções políticas e respetivas subopções “... para as categorias de motores e aplicações já abrangidas por legislação NRMM da UE e para as que são suscetíveis de vir a entrar no seu âmbito de aplicação no futuro”.



Assim, para além de um cenário de não alteração das atuais políticas nesta matéria, foram equacionadas as seguintes opções:

- *“Alinhamento com as normas dos EUA em termos de âmbito e de valores limite.*
- *Um passo na direção dos níveis de ambição do setor rodoviário, no caso das fontes de emissão mais relevantes.*
- *Maior nível de ambição mediante disposições de monitorização reforçadas”.*

### Aspetos relevantes

Esta iniciativa visa proteger a saúde humana e o ambiente e garantir o bom funcionamento do mercado interno dos motores instalados em NRMM, através de uma redução progressiva das emissões provenientes de motores novos que estejam a ser colocados no mercado, substituindo progressivamente os antigos, mais poluentes.

De igual forma, pretende-se com a presente iniciativa *“... suprimir os obstáculos ao comércio externo, mediante a introdução de regras harmonizadas e a redução dos entraves regulamentares resultantes de diferentes requisitos em matéria de emissões”*, aproximando os requisitos da UE e os dos EUA.

Importa ainda sublinhar as principais alterações introduzidas pela proposta em análise:

- *“introduzir novos limites de emissão que reflitam o progresso tecnológico e as políticas da UE no setor rodoviário, com vista a alcançar os objetivos da UE em matéria de qualidade do ar;*
- *alargar o âmbito de aplicação, tendo em vista melhorar a harmonização do mercado (da UE e internacional) e minimizar o risco de distorções do mercado;*
- *introduzir medidas destinadas a simplificar os procedimentos administrativos e a melhorar a aplicação da legislação, incluindo condições para uma melhor fiscalização do mercado”.*

Por fim, devem ser destacadas as políticas e os objetivos mais específicos que derivam de presente proposta:

- *“o 6.º programa de ação em matéria de ambiente, que se proponha atingir «níveis de qualidade do ar que não impliquem efeitos negativos nem riscos significativos para a saúde humana e o ambiente»,*

- a estratégia temática sobre a poluição atmosférica, que proporciona um quadro político abrangente da UE para reduzir o impacto negativo da poluição atmosférica na saúde humana e no ambiente para o período até 2020,
- a Diretiva 2001/81/CE, relativa ao estabelecimento de valores-limite nacionais, que estabelece limites juridicamente vinculativos para as emissões totais admissíveis a nível dos Estados-Membros para diversos abrigos da diretiva, 12 Estados-Membros excederam esses limites em 2010 e, apesar de se terem registado alguns progressos, é provável que os problemas subsistam,
- a Diretiva 2008/50/CE, relativa à qualidade do ar ambiente, que fixa limites juridicamente vinculativos para as concentrações de importantes poluentes atmosféricos, como partículas e dióxido de azoto, no ar exterior,
- o Livro Branco de 2011 sobre os Transportes, em especial no que diz respeito ao transporte fluvial e ferroviário menos poluente”.

#### **Incidência Orçamental**

Tendo em conta o objetivo da atual proposta, existem custos associados à criação de uma base de dados eletrónica para o intercâmbio de informações sobre a homologação, estima-se, que, os custos de arranque únicos se situem entre 50.000 e 150.000 euros e os custos operacionais compreendidos entre 5.000 e 15.000 euros por mês, consoante a duração do contrato com o prestador de serviços.

### **III - Os Princípios da Subsidiariedade e da Proporcionalidade**

#### **Princípio da Subsidiariedade**

Nos termos do segundo parágrafo do artigo 5º do Tratado da União Europeia, “*Nos domínios que não sejam das suas atribuições exclusivas, a Comunidade intervém apenas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, se e na medida em que os objetivos da ação encarada não possam ser suficientemente realizados pelos Estados - Membros, e possam, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da ação prevista, ser melhor alcançados a nível comunitário*”.

Este princípio tem como objetivo assegurar que as decisões sejam tomadas o mais próximo possível dos cidadãos, ponderando se a ação a realizar à escala comunitária se justifica face às possibilidades oferecidas a nível nacional, regional ou local. Trata-se de um princípio segundo o qual a União só deve atuar quando a sua ação for mais eficaz do que uma ação desenvolvida pelos Estados - Membros, exceto quando se trate de matérias de competência exclusiva da União.

Assim e face aos objetivos da proposta de Decisão do Parlamento Europeu e do Conselho, conclui-se que esta respeita o Princípio da Subsidiariedade.

### Princípio da Proporcionalidade

Este princípio encontra-se consagrado no terceiro parágrafo do artigo 5º do Tratado da União Europeia.

*“A ação da Comunidade não deve exceder o necessário para atingir os objetivos do presente Tratado”.*

À semelhança do Princípio da Subsidiariedade, o Princípio da Proporcionalidade regula o exercício das competências exercidas pela União Europeia. Visa delimitar e enquadrar a atuação das instituições comunitárias. Por força desta regra, a atuação das instituições deve limitar-se ao estritamente necessário para atingir os objetivos dos tratados, por outras palavras, a intensidade da ação deve estar relacionada com a finalidade prosseguida (proibição de excesso). Isto significa que, quando a União dispuser de vários modos de intervenção de igual eficácia, deve escolher aquele que permita maior liberdade aos Estados - Membros.

Afigura-se-nos que a Proposta em lide está em conformidade com o Princípio da Proporcionalidade, limitando-se ao necessário para atingir o seu objetivo.

### IV - Conclusões

1. A presente Proposta visa regulamentar os requisitos em matéria de limites de emissão e de homologação de motores de combustão interna de máquinas móveis não rodoviárias
2. A referida Proposta de Regulamento está em conformidade com o Princípio da Subsidiariedade, na medida em que o objectivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma acção da União Europeia.
3. Por outro lado, considera esta Comissão que a Proposta analisada também respeita o Princípio da Proporcionalidade, pois tanto o seu conteúdo como o instrumento legislativo a ser utilizado, cingem-se ao necessário para atingir os objetivos propostos.
4. A análise da presente iniciativa suscita questões que justificam posterior acompanhamento pela Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local.



Comissão do Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

---

## VI - Parecer

Face ao exposto e, nada havendo a opor, a Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, remete o presente Relatório à Comissão de Assuntos Europeus, para apreciação, nos termos e para os efeitos do disposto no nº 3 do artigo 7º da Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto.

Palácio de S. Bento, 21 de outubro de 2014

**A Deputada Relatora**

*(Maria José Castelo Branco)*

**O Presidente da Comissão**

*(António Ramos Preto)*