

## I

(Actos legislativos)

## DIRECTIVAS

## DIRECTIVA 2011/88/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 16 de noviembre de 2011

por la que se modifica la Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera <sup>(3)</sup> se refiere a las emisiones de gases de escape y a los límites de emisión para los contaminantes atmosféricos de motores instalados en máquinas móviles no de carretera y contribuye a la protección de la salud humana y del medio ambiente. La Directiva 97/68/CE dispuso que los límites de emisiones aplicables a la homologación de la mayoría de los motores de encendido por compresión con arreglo a la fase III A debían sustituirse por los límites más estrictos establecidos en la fase III B. Esos límites se aplican a partir del 1 de enero de 2010 por lo que se refiere a la homologación de tipo de dichos motores y, a partir del 1 de enero de 2011, por lo que se refiere a su comercialización.

<sup>(1)</sup> DO C 48 de 15.2.2011, p. 134.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 25 de octubre de 2011 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 8 de noviembre de 2011.

<sup>(3)</sup> DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

(2) La Comisión está preparando actualmente la revisión de la Directiva 97/68/CE con arreglo a los requisitos del artículo 2 de la Directiva 2004/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, por la que se modifica la Directiva 97/68/CE <sup>(4)</sup>. Para asegurar que la Directiva revisada incorpora los requisitos de la Unión en materia de calidad del aire, y a la luz de la experiencia, los conocimientos científicos y las tecnologías disponibles, la Comisión debe, en la próxima revisión de la Directiva 97/68/CE y a reserva de evaluación de impacto, valorar la posibilidad de:

- establecer una nueva fase de emisión, la fase V, que debe basarse, siempre que sea factible técnicamente, en los requisitos de las normas Euro VI para los vehículos pesados,
- introducir nuevos requisitos para la reducción del material particulado, concretamente un límite del número de partículas (NP) para todas las categorías de motores de encendido por compresión, siempre que sea factible técnicamente, de manera que se garantice una reducción efectiva de las partículas ultrafinas,
- adoptar un enfoque global para fomentar la reducción de emisiones y la instalación de dispositivos de control en los sistemas de postratamiento en la flota actual de maquinaria móvil no de carretera sobre la base de los debates en curso actualmente bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre los requisitos armonizados para la instalación de dispositivos de control de las emisiones; este enfoque respaldará los esfuerzos de los Estados miembros por mejorar la calidad del aire y fomentar la protección de los trabajadores,
- establecer un método para que las máquinas móviles y los vehículos no de carretera sean objeto de pruebas periódicas a fin de comprobar, en especial, si sus resultados en materia de emisiones respetan los valores indicados al proceder a la autorización,

<sup>(4)</sup> DO L 146 de 30.4.2004, p. 1.

- autorizar, bajo determinadas condiciones, la sustitución de motores que no satisfacen las exigencias de la fase III A para automotores y locomotoras,
- armonizar las normas de emisión específicas para el ferrocarril con las normas pertinentes a escala internacional con objeto de asegurar la disponibilidad de motores accesibles que cumplan los valores límite de emisiones establecidos.
- (3) La transición a la fase III B implica cambios tecnológicos graduales que conllevan costes significativos de aplicación para adaptar el diseño de los motores y desarrollar soluciones técnicas avanzadas. Sin embargo, ni la actual crisis financiera y económica mundial ni las fluctuaciones económicas coyunturales deben comportar una rebaja de las exigencias medioambientales. Por tanto, la revisión de la Directiva 97/68/CE debe considerarse excepcional. Por otra parte, las inversiones en tecnologías compatibles con el medio ambiente son importantes para la promoción del crecimiento, el empleo y la seguridad sanitaria en el futuro.
- (4) La Directiva 97/68/CE prevé un sistema flexible que permite a los fabricantes de equipos adquirir, en el intervalo entre dos fases de límites de emisiones, un número limitado de motores que no cumplen los límites de emisiones aplicables durante dicho período pero que han sido homologados con arreglo a los requisitos de la fase inmediatamente anterior.
- (5) El artículo 2, letra b), de la Directiva 2004/26/CE prevé una evaluación de la posible necesidad de adoptar disposiciones de flexibilidad adicionales.
- (6) Durante la fase III B, el porcentaje del número de motores utilizados con fines distintos de la propulsión de automotores, locomotoras y buques de navegación por aguas interiores comercializados con arreglo al sistema flexible debe incrementarse del 20 % al 37,5 % de la cantidad anual de equipos con motores de esas categorías comercializada por el fabricante. Debe disponerse de una alternativa para colocar un número determinado de motores que puede comercializarse con arreglo al sistema flexible. Dicho número determinado de motores debe revisarse igualmente y no debe superar los límites que se fijan en la sección 1.2.2 del anexo XIII de la Directiva 97/68/CE.
- (7) Las normas aplicables al sistema flexible deben adaptarse para ampliar la aplicación de ese sistema a los motores utilizados en la propulsión de locomotoras por un período de tiempo estrictamente limitado.
- (8) Mejorar la calidad del aire constituye uno de los principales objetivos de la Unión, que se persigue mediante la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa <sup>(1)</sup>. Atajar las emisiones en su origen es esencial para cumplir ese objetivo, incluida la reducción de las emisiones del sector de las máquinas móviles no de carretera.
- (9) Las empresas que trabajan con máquinas que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva deben beneficiarse de los programas de ayuda financiera a escala europea o de cualquier programa de ayuda pertinente de los Estados miembros. Estos programas de ayuda deben buscar favorecer la introducción temprana de las normas más estrictas en materia de emisiones.
- (10) La Directiva 97/68/CE establece una exención para los motores de sustitución que no se aplica a automotores y locomotoras. No obstante, teniendo en cuenta las limitaciones de peso y dimensiones, es necesario establecer una exención limitada también para los motores de sustitución de automotores y locomotoras.
- (11) Las medidas establecidas en la presente Directiva son el reflejo de una dificultad temporal a la que se enfrenta el sector, que no conducen a ninguna adaptación permanente y, como tales, su aplicación debe restringirse a la duración de la fase III B, o a tres años cuando no exista una fase siguiente.
- (12) Habida cuenta de las infraestructuras especiales de la red ferroviaria del Reino Unido, que presenta un gálibo estructural distinto y, en consecuencia, limitaciones de peso y dimensiones, y que, por lo tanto, requiere un período de adaptación superior para estos nuevos límites de emisiones, conviene ofrecer mayor flexibilidad a este mercado para los motores destinados a ser utilizados en locomotoras.
- (13) Procede, por lo tanto, modificar la Directiva 97/68/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

#### Modificaciones de la Directiva 97/68/CE

La Directiva 97/68/CE queda modificada como sigue:

- 1) En el artículo 4, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Los motores de encendido por compresión destinados a un uso distinto de la propulsión de automotores y buques de navegación por aguas interiores podrán comercializarse acogiéndose al sistema flexible, de conformidad con el procedimiento del anexo XIII, además de los apartados 1 a 5.».

<sup>(1)</sup> DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

2) El artículo 10 queda modificado como sigue:

- a) en el apartado 1 *bis*, se suprime el párrafo segundo;
- b) se insertan los apartados siguientes:

«1 *ter*. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, apartado 3, letras g) e i), y apartado 4, letra a), los Estados miembros podrán autorizar la comercialización de los motores siguientes para automotores y locomotoras:

- a) motores de sustitución que cumplan los límites de la fase III A, cuando tengan que sustituir a motores de automotores y locomotoras que:
  - i) no cumplan las normas de la fase III A, o
  - ii) cumplan las normas de la fase III A pero no cumplan las normas de la fase III BM;
- b) motores de sustitución que no cumplan los límites de la fase III A, cuando tengan que sustituir a motores de automotores sin control de conducción y sin capacidad de movimiento independiente, siempre que tales motores de sustitución cumplan normas no inferiores a las que cumplen los motores instalados en automotores existentes del mismo tipo.

Podrán concederse autorizaciones en virtud de este apartado solo en caso de que la autoridad de homologación acepte que el uso de un motor de sustitución que cumpla los requisitos de la última fase de emisiones aplicable en el automotor o locomotora en cuestión plantearía importantes dificultades técnicas.

1 *quater* Una etiqueta con el texto «MOTOR DE SUSTITUCIÓN» y el número de referencia único de la excepción se incluirá en los motores a que se hace referencia en los apartados 1 *bis* o 1 *ter*.

1 *quinqüies* La Comisión evaluará el impacto ambiental del apartado 1 *ter* y las posibles dificultades técnicas para su cumplimiento. A la luz de dicha evaluación, la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, remitirá al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de revisión del apartado 1 *ter* acompañado, si procede, de una propuesta legislativa que incluya una fecha final para la aplicación de dicho párrafo.»

c) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Los Estados miembros permitirán la comercialización de los motores definidos en el punto 1, letra A, incisos i), ii) y v), del anexo I, acogiéndose al sistema flexible de conformidad con las disposiciones del anexo XIII.»

3) El anexo XIII queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.

#### Artículo 2

##### Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 24 de noviembre de 2012, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### Artículo 3

##### Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### Artículo 4

##### Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 16 de noviembre de 2011.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BUZEK

Por el Consejo

El Presidente

W. SZCZUKA

## ANEXO

El punto 1 del anexo XIII se sustituye por el texto siguiente:

«1. ACTUACIONES DEL FABRICANTE DE EQUIPOS ORIGINALES (OEM)

1.1. Excepto durante la fase III B, un OEM que desee hacer uso del sistema flexible, con excepción de los motores de propulsión para automotores y locomotoras, solicitará autorización a la autoridad de homologación para que los fabricantes de sus motores comercialicen motores destinados a su uso exclusivo. El número de motores que no cumplan los actuales límites de emisiones, pero que hayan sido homologados en la fase de límites de emisiones inmediatamente anterior, no superará los límites indicados en los puntos 1.1.1 y 1.1.2.

1.1.1. El número de motores comercializados con arreglo al sistema flexible no superará, en cada categoría de motor, el 20 % de la cantidad anual de equipos con motores de dicha categoría comercializados por el OEM (calculada como la media de los últimos cinco años). Cuando el OEM haya comercializado equipos en la Unión durante menos de cinco años, la media se calculará basándose en el período durante el cual el OEM haya comercializado equipos en la Unión.

1.1.2. Como alternativa a lo dispuesto en el punto 1.1.1, y con excepción de los motores destinados a la propulsión de automotores y locomotoras, el OEM podrá solicitar autorización para que sus fabricantes de motores puedan comercializar un número determinado de motores para su uso exclusivo. El número de motores en cada categoría de motor no podrá ser superior a los límites siguientes:

Categoría del motor P (kW)	Número de motores
$19 \leq P < 37$	200
$37 \leq P < 75$	150
$75 \leq P < 130$	100
$130 \leq P \leq 560$	50

1.2. Durante la fase III B, pero sin sobrepasar los tres años desde el inicio de dicha fase, con excepción de los motores destinados a ser utilizados en la propulsión de automotores y locomotoras, el OEM que desee hacer uso del sistema flexible solicitará a una autoridad de homologación autorización para que los fabricantes de sus motores comercialicen motores destinados a su uso exclusivo. Las cantidades de motores que no cumplan los actuales valores límite de emisiones pero que hayan sido homologados en la fase de límites de emisiones inmediatamente anterior no superarán los límites fijados en los puntos 1.2.1 y 1.2.2.

1.2.1. El número de motores comercializados con arreglo al sistema flexible no superará, en cada categoría de motor, el 37,5 % de la cantidad anual de equipos con motores de dicha categoría comercializados por el OEM (calculada como la media de las ventas de los últimos cinco años en el mercado de la Unión). Cuando el OEM haya comercializado equipos en la Unión durante menos de cinco años, la media se calculará basándose en el período durante el cual el OEM haya comercializado equipos en la Unión.

1.2.2. Como alternativa a lo dispuesto en el punto 1.2.1, el OEM podrá solicitar autorización para que los fabricantes de sus motores puedan comercializar un número determinado de motores para su uso exclusivo. El número de motores en cada categoría de motor no podrá ser superior a los límites siguientes:

Categoría del motor P (kW)	Número de motores
$37 \leq P < 56$	200
$56 \leq P < 75$	175
$75 \leq P < 130$	250
$130 \leq P \leq 560$	125

- 1.3. Por lo que se refiere a los motores destinados a ser utilizados en la propulsión de locomotoras, durante la fase III B, pero sin sobrepasar los tres años desde el inicio de dicha fase, un OEM podrá solicitar autorización para que sus fabricantes de motores comercialicen un máximo de dieciséis motores para su uso exclusivo. El OEM también podrá solicitar autorización para que sus fabricantes de motores comercialicen un máximo de diez motores adicionales con una potencia nominal superior a los 1 800 kW destinados a ser instalados en locomotoras diseñadas para ser utilizadas exclusivamente en la red del Reino Unido. Se considerará que las locomotoras cumplen este requisito únicamente si disponen de un certificado de seguridad para su funcionamiento en la red del Reino Unido, o bien pueden obtener dicho certificado.

Solo se concederá tal autorización cuando existan razones técnicas que justifiquen la incapacidad de respetar los límites de emisiones de la fase III B.

- 1.4. El OEM incluirá en la solicitud a la autoridad de homologación la información siguiente:
- a) una muestra de las etiquetas que deben fijarse en cada pieza de máquina móvil no de carretera en la que se instale un motor comercializado con arreglo al sistema flexible con el texto siguiente: "MÁQUINA nº... (secuencia de máquinas) DE... (número total de máquinas de la gama de potencia correspondiente) CON MOTOR nº... CON HOMOLOGACIÓN DE TIPO (Directiva 97/68/CE) nº...";
  - b) una muestra de la etiqueta suplementaria que haya de fijarse en el motor con el texto mencionado en el punto 2.2.
- 1.5. El OEM facilitará a la autoridad de homologación toda la información necesaria relacionada con la aplicación del sistema flexible que dicha autoridad solicite con objeto de adoptar una decisión al respecto.
- 1.6. El OEM facilitará a la autoridad de homologación de los Estados miembros que lo solicite cualquier información que dicha autoridad precise para confirmar que con respecto a un motor del que se afirma que se comercializa en el marco de un sistema flexible, o que figura etiquetado como tal, dicha afirmación o etiquetado son correctos.».
-