



Documento de sessão

B8-0040/2016

12.1.2016

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

apresentada nos termos do artigo 106.º, n.ºs 2 e 3, e n.º 4, alínea c), do Regimento

sobre o projeto de regulamento (UE) .../... da Comissão, de XXX, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6)
(D042120/03 – 2015/2988(RPS))

Matthias Groote, Gerben-Jan Gerbrandy, Bas Eickhout, Merja Kyllönen, Piernicola Pedicini

em nome da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Resolução do Parlamento Europeu sobre o projeto de regulamento (UE) .../... da Comissão, de XXX, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (D042120/03 – 2015/2988(RPS))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o projeto de regulamento da Comissão (D042120/03),
 - Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos¹, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 3,
 - Tendo em conta o parecer emitido em 28 de outubro de 2015 pelo Comité Técnico – Veículos a Motor (CTVM), criado pelo artigo 40.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE,
 - Tendo em conta a sua resolução, de 27 de outubro de 2015, sobre a medição das emissões no setor automóvel²,
 - Tendo em conta a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa³,
 - Tendo em conta a Diretiva 2001/81/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2001, relativa ao estabelecimento de valores-limite nacionais de emissão de determinados poluentes atmosféricos⁴,
 - Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 18 de dezembro de 2013, intitulada «Um Programa Ar Limpo para a Europa» (COM(2013)0918),
 - Tendo em conta o artigo 5.º-A, n.º 4, alínea e), da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão⁵,
 - Tendo em conta a proposta de resolução da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar,
 - Tendo em conta o artigo 106.º, n.ºs 2 e 3, e n.º 4, alínea c), do Regimento,
- A. Considerando que a poluição atmosférica provoca anualmente mais de 430 000 mortes prematuras na União e tem um custo avaliado em 940 mil milhões de euros devido aos

¹ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

² Textos aprovados, P7_TA(2015)0375.

³ JO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

⁴ JO L 309 de 27.11.2001, p. 22.

⁵ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

seus efeitos na saúde; considerando que os óxidos de azoto (NOx) são poluentes atmosféricos importantes, que provocam, nomeadamente, cancro do pulmão, asma e diversas doenças respiratórias, sendo igualmente responsáveis por danos ambientais, como a eutrofização e a acidificação; considerando que as emissões de escape dos veículos a gasóleo são uma importante fonte de NOx nas zonas urbanas da Europa; considerando que análises recentes da poluição atmosférica, levadas a cabo pela Agência Europeia do Ambiente, responsabilizam as emissões de NO₂ por 75 000 mortes prematuras na Europa e que 93 % dos casos em que os valores-limite são ultrapassados ocorrem perto das estradas¹;

- B. Considerando que o Regulamento (CE) n.º 715/2007, que define as normas de emissões Euro 5 e Euro 6, exige que os fabricantes equipem os seus veículos de forma a permitir que estes respeitem os requisitos de emissões em «utilização normal» (artigo 5.º, n.º 1);
- C. Considerando que o considerando n.º 5 do Regulamento (CE) n.º 715/2007, acordado em dezembro de 2006, dispõe o seguinte: «Para atingir os objetivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, deverão ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores-limite de emissão. Esta a razão pela qual o presente regulamento inclui, a par dos valores-limite de emissão da fase Euro 5, os previstos para a fase Euro 6»; e considerando que o considerando n.º 6 do referido regulamento estipula que: «A fim de melhorar a qualidade do ar e de respeitar os valores-limite de poluição atmosférica, afigura-se, sobretudo, necessária uma redução considerável das emissões de óxido de azoto dos veículos equipados com motor diesel. Para este efeito, é necessário alcançar valores-limite ambiciosos na fase Euro 6 sem ter de prescindir das vantagens propiciadas pelo motor diesel a nível de consumo de combustível e de emissões de hidrocarbonetos e de monóxido de carbono. A fixação, numa fase precoce, de uma etapa suplementar para a redução das emissões de óxidos de azoto permitirá que os fabricantes de veículos efetuem uma programação a longo prazo à escala europeia»;
- D. Considerando que o valor-limite previsto pela norma Euro 6 para as emissões de NOx de veículos equipados com motor diesel é de 80 mg/km, aplicável a novos tipos de veículos a partir de 1 de setembro de 2014 e a partir de 1 de setembro de 2015 a todos os veículos vendidos;
- E. Considerando que o artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, dispõe que: «A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e prescrições referidos no n.º 5 do artigo 3.º, bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões. Se o processo de revisão determinar que eles deixaram de ser adequados, ou deixaram de refletir as emissões tal como elas ocorrem, devem ser adaptados de forma a refletirem adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução nas estradas»; considerando que esta disposição é acompanhada do considerando n.º 15, que estipula o seguinte: «A Comissão deverá manter sob análise a necessidade de rever o novo ciclo de condução europeu normalizado, enquanto procedimento de ensaio que constitui a base da legislação de homologação CE no que respeita a emissões. Poderá ser necessário atualizar ou substituir os ciclos de ensaio, a fim de refletir as modificações ao nível das especificações dos veículos e do comportamento dos condutores. Poderá

¹ Relatório da AEA n.º 5/2015, intitulado «Air quality in Europe – 2015 report» (Qualidade do ar na Europa – Relatório 2015), p. 8 e p. 44.

igualmente ser necessário proceder a revisões a fim de garantir que as emissões em condições de utilização reais correspondem às que são medidas aquando da homologação. Convém considerar também a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões e a introdução do conceito regulamentar de valores "a não ultrapassar";

- F. Considerando que segundo o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, o projeto de medidas de execução aprovado ao abrigo da referida disposição, em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo, destina-se a alterar «elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o»; considerando que, neste contexto, a Comissão apenas fica habilitada a complementar o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e não a alterar os valores-limite de emissões definidos no anexo 1 do regulamento;
- G. Considerando que a Comissão elaborou um novo projeto de medidas de execução com o objetivo de alterar o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão¹, através da adaptação dos procedimentos de ensaio, por forma a que estes reflitam adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada; considerando que foram aprovados pelo «Comité Técnico – Veículos a Motor» (CTVM), em 19 de maio de 2015 e 28 de outubro de 2015, respetivamente, dois pacotes de medidas, ambos incluídos no projeto de regulamento da Comissão baseado no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007;
- H. Considerando que o projeto de Regulamento (UE) .../... da Comissão, de XXX, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (doravante designado «o projeto de medida»), estipula que, para fins de definição de requisitos quantitativos em termos de emissões em condições reais de condução (ECR), «as incertezas estatísticas e técnicas dos procedimentos de medição devem ser tidas em consideração»; considerando que o projeto de medida também permite uma certa margem de manobra «tendo em conta as incertezas suplementes da medição no que se refere à utilização de sistemas portáteis de medição de emissões (PEMS)»;
- I. Considerando que, ao abrigo do projeto de medida, será exigido que os fabricantes garantam, no momento da homologação e ao longo da vida útil do veículo, que as emissões produzidas durante um ensaio ECR não excedam determinados valores-limite «a não exceder» (NTE); considerando que os valores-limite a não exceder são os valores-limite enunciados no Regulamento (CE) n.º 715/2007, multiplicados por um fator de conformidade e por uma função de transferência;
- J. Considerando que, com base numa análise do Centro Comum de Investigação (CCI), a Comissão concluiu que a atual taxa média de erro de medição dos PEMS é de 18,75 %, correspondente a um fator máximo de conformidade de 1,2; considerando que a análise de erro do CCI concluiu que o procedimento de ensaio ECR pode introduzir uma margem de incerteza das medições de 30 %, no máximo, ou seja, uma «margem mais pessimista» de 25 mg NO_x/km no caso do limite previsto pela norma Euro 6,

¹ Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

equivalente a um fator de conformidade de 1,3; considerando que se prevê que as referidas tolerâncias e incertezas iniciais a respeito do procedimento de medição das emissões diminuam ao longo do tempo, graças aos progressos técnicos;

- K. Considerando que o projeto de medida aprovado pelo CTVM em 28 de outubro de 2015 introduziria um «fator de conformidade temporário» de 2,1, o que teria como efeito permitir aos veículos emitir 168 mg/km de NO_x no ensaio ECR aplicável a todos os novos veículos a partir de setembro de 2019 (novos tipos de veículos a partir de setembro de 2017), ou seja, quatro anos após a entrada em vigor do valor limite de 60 mg/km da norma Euro 6; considerando que se aplicaria um requisito quantitativo em termos de ECR com um «fator de conformidade final» de 1,5 a todos os novos veículos a partir de 2021 (novos tipos de veículos a partir de 2020), o que teria como efeito permitir aos veículos emitir 120 mg/km de NO_x no ensaio ECR;
- L. Considerando que o multiplicador da função de transferência da fórmula aplicável aos limites NTE não é explicado nem justificado; considerando que qualquer parâmetro da função de transferência com valor superior a 1 resultaria no aumento do nível de emissões permitidas no âmbito do ensaio ECR;
- M. Considerando que o projeto de medida seria prejudicial a qualquer aplicação dos valores-limite existentes previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007, até à entrada em vigor do ensaio ECR, no que respeita aos casos comprovados de emissões excessivas de NO_x durante a utilização normal do veículo;
- N. Considerando que, no n.º 14 da sua resolução de 27 de outubro de 2015 sobre a medição das emissões no setor automóvel, o Parlamento Europeu confirmou a disposição prevista no relatório aprovado pela sua Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, que exige à Comissão que introduza «um ensaio de emissões em condições reais de condução para todos os veículos homologados ou registados a partir de 2015, a fim de assegurar que a eficácia dos sistemas de controlo de emissões permite aos veículos cumprirem o presente regulamento e as respetivas medidas de execução, com um fator de conformidade que apenas reflita as eventuais tolerâncias do procedimento de medição de emissões em vigor até 2017»;
1. Considera que o projeto de decisão de execução da Comissão excede as competências de execução previstas no Regulamento (CE) n.º 715/2007;
 2. Considera que o projeto de regulamento da Comissão resultaria numa derrogação geral aos limites de emissões aplicáveis e que, por conseguinte, é contrário ao Direito da União, uma vez que não é compatível com o objetivo e o conteúdo do Regulamento (CE) n.º 715/2007;
 3. Solicita à Comissão que retire o seu projeto de regulamento e que apresente um novo projeto, sem demora e o mais tardar até 1 de abril de 2016, a fim de instaurar um ensaio baseado nas emissões em condições reais de condução para todos os veículos, com vista a garantir a eficácia dos sistemas de controlo das emissões e permitir que os veículos respeitem o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e as respetivas medidas de execução, com um fator de conformidade que apenas reflita os níveis das eventuais tolerâncias do procedimento de medição das emissões que estará em vigor até 2017;

4. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão, bem como aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.