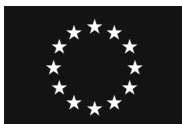


PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

PROVISÓRIO
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

PROJECTO DE RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões e ao acesso a informação sobre a reparação de veículos, que altera a Directiva 72/306/CEE e a Directiva .././CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Matthias Groote

Relatora (*): Anja Weisgerber

(*): Cooperação reforçada entre comissões - Artigo 47º do Regimento

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
Maioria dos votos expressos
- **I Processo de cooperação (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- **II Processo de cooperação (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- *** Parecer favorável
Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e no artigo 7º do Tratado UE
- ***I Processo de co-decisão (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- ***II Processo de co-decisão (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- ***III Processo de co-decisão (terceira leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a ***negrito e em itálico***. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	33

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões e ao acesso a informação sobre a reparação de veículos, que altera a Directiva 72/306/CEE e a Directiva ../../CE (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Processo de co-decisão: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2005)0683)¹,
 - Tendo em conta o nº 2 do artigo 251º e o artigo 95º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C6-0007/2006),
 - Tendo em conta o artigo 51º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, da Comissão dos Transportes e do Turismo e da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores (A6-0000/2006),
1. Aprova a proposta da Comissão com as alterações nela introduzidas;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo esta proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Texto da Comissão

Alterações do Parlamento

Alteração 1 Considerando 4

(4) Em Março de 2001, a Comissão lançou o programa Ar Limpo para a Europa (CAFE), cujos elementos principais são definidos numa comunicação . Este programa levou à adopção de uma estratégia temática sobre a poluição atmosférica . Entre as conclusões da estratégia temática figura a necessidade de novas reduções das emissões dos veículos

(4) Em Março de 2001, a Comissão lançou o programa Ar Limpo para a Europa (CAFE), cujos elementos principais são definidos numa comunicação. Este programa levou à adopção de uma estratégia temática sobre a poluição atmosférica. Entre as conclusões da estratégia temática figura a necessidade de novas reduções das emissões **do sector dos**

¹ Ainda não publicada em JO

para se atingirem os objectivos europeus em matéria de qualidade do ar.

transportes (aéreos, marítimos e rodoviários) e do sector económico (indústria transformadora de matérias-primas para se atingirem os objectivos europeus em matéria de qualidade do ar. ***Cumpra, neste contexto, abordar a redução das emissões dos veículos como parte de uma estratégia global.***

Justificação

No que respeita à estratégia temática sobre a poluição atmosférica, cumpre não esquecer que, para além do sector automóvel, há ainda outros sectores em que se impõe reduzir drasticamente as emissões.

Alteração 2 Considerando 5

(5) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões nos mercados e na competitividade dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios que se obtêm em termos de incentivo à inovação, melhoria da qualidade do ar e redução das despesas com a saúde.

(5) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões nos mercados e na competitividade dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios que se obtêm em termos de incentivo à inovação, melhoria da qualidade do ar, redução das despesas com a saúde **e aumento da longevidade.**

Justificação

Não se trata simplesmente de reduzir as despesas de saúde, mas também dos ganhos em termos de longevidade. Segundo a estimativa da Comissão, em 2020 ascenderia a 20.500 o número de vidas salvas.

Alteração 3

Considerando 6

(6) Para facilitar a livre circulação de veículos no mercado interno é necessário garantir o acesso ilimitado e normalizado à informação sobre a reparação de veículos e uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de reparação de veículos e de informação. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas dos veículos. **Convém** estabelecer as especificações técnicas que os sítios Web dos fabricantes deverão respeitar.

(6) Para facilitar a livre circulação de veículos no mercado interno é necessário garantir o acesso ilimitado e normalizado à informação sobre a reparação de veículos e uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de reparação de veículos e de informação. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas dos veículos. **Importa** estabelecer as especificações técnicas que os sítios Web dos fabricantes deverão respeitar.

Alteração 4 Considerando 7

(7) A Comissão deve acompanhar atentamente os progressos tecnológicos registados em matéria de redução das emissões e, **se for o caso**, adaptar o presente regulamento em função dos mesmos.

(7) A Comissão deve acompanhar atentamente os progressos tecnológicos registados em matéria de redução das emissões e, **caso o texto do regulamento o preveja**, adaptar o presente regulamento em função dos mesmos.

Justificação

Nem tudo deveria ser resolvido no âmbito da comitologia, importando garantir que as principais questões sejam adoptadas no âmbito da co-decisão.

Alteração 5 Considerando 8

(8) A Comissão deve manter sob análise e, se necessário, **regulamentar as** emissões até agora não regulamentadas originadas pela utilização mais generalizada de novas formulações de combustíveis, novas tecnologias de motores e novos sistemas de controlo das emissões de escape. **Tal**

(8) A Comissão deve manter sob análise e, se necessário, **apresentar ao Conselho e ao Parlamento uma proposta de regulamentação das** emissões até agora não regulamentadas originadas pela utilização mais generalizada de novas formulações de combustíveis, novas

análise deveria englobar um exame das vantagens que adviriam da passagem de um sistema de regulamentação das emissões de hidrocarbonetos totais (THC) para um sistema baseado nos hidrocarbonetos não metânicos (NMHC) e no metano (CH4).

tecnologias de motores e novos sistemas de controlo das emissões de escape.

Justificação

Cumpre respeitar já valores-limite separados. Os veículos movidos a gás natural comprimido (GNC) não podem respeitar estes valores.

Alteração 6 Considerando 8 bis (novo)

(8 bis) No intuito de não eliminar do mercado os veículos movidos a gás, que representam um progresso no tocante à reduzida emissão de NOx e de partículas, e de, simultaneamente, apoiar a realização de progressos no que respeita aos veículos movidos a gasolina, no presente regulamento são introduzidos valores-limite separados para a massa máxima dos hidrocarbonetos e para a massa dos hidrocarbonetos não metânicos.

Justificação

Os veículos movidos a gás natural comprimido (GNC) contribuem consideravelmente para reduzir as emissões de NOx e de partículas. As suas emissões são claramente inferiores às de veículos comparáveis movidos a gasolina e não devem, por conseguinte, ser eliminados do mercado em virtude de valores-limite que não podem ser respeitados por razões de natureza técnica.

Alteração 7
Considerando 9

(9) Para garantir o controlo das emissões de partículas ultrafinas, a Comissão deveria igualmente considerar a adopção de uma abordagem baseada no número de partículas, em complemento da abordagem actualmente utilizada, baseada na respectiva massa.

(9) Para garantir o controlo das emissões de partículas ultrafinas (**2,5 e menos**), a Comissão deveria, ***tão rapidamente quanto possível e o mais tardar na data de entrada em vigor da segunda fase (Euro 6)***, igualmente considerar a adopção de uma abordagem baseada no número de partículas, em complemento da abordagem actualmente utilizada, baseada na respectiva massa ***assente nos resultados do Programa de Medição de Partículas (PMP) da UNECE e na observância dos ambiciosos objectivos ambientais existentes.***

Justificação

A introdução de valores-limite aplicáveis ao número de partículas permite garantir que as partículas ultrafinas, particularmente nocivas para a saúde, passem a ser igualmente abrangidas pelos métodos de medição. Embora a redução da massa das partículas ainda não seja tecnicamente possível, a introdução de um método de medição do número de partículas garante igualmente que as partículas ultrafinas sejam limitadas.

Alteração 8
Considerando 10

(10) Para assegurar uma maior repetibilidade na medição da massa das emissões de partículas em laboratório, a Comissão deve introduzir um novo protocolo de ensaio. ***Quando o programa de investigação pertinente estiver concluído, considerar se á a possibilidade de substituir o actual procedimento de medição pela nova abordagem.*** Uma vez introduzido o novo procedimento de medição, os limites de emissão para a massa de partículas estabelecidos na presente proposta serão recalibrados, dado que a nova técnica regista um nível de massa mais baixo do que o método actual.

(10) Para assegurar uma maior repetibilidade na medição da massa das emissões ***e do número*** de partículas em laboratório, a Comissão deve introduzir um novo protocolo de ensaio, ***tão rapidamente quanto possível e o mais tardar à data de entrada em vigor da segunda fase (Euro 6) assente nos resultados do Programa de Medição de Partículas (PMP) da UNECE.*** Uma vez introduzido o novo procedimento de medição, os limites de emissão para a massa de partículas estabelecidos na presente proposta serão recalibrados, dado que a nova técnica regista um nível de massa mais baixo do que o método actual.

Justificação

A introdução de valores-limite aplicáveis ao número de partículas permite garantir que as partículas ultrafinas, particularmente nocivas para a saúde, passem a ser igualmente abrangidas pelos métodos de medição. Embora a redução da massa das partículas ainda não seja tecnicamente possível, a introdução de um método de medição do número de partículas garante igualmente que as partículas ultrafinas sejam limitadas.

Alteração 9

Considerando 13 bis (novo)

(13 bis) Na sua proposta, a Comissão deveria, no respeitante à próxima norma Euro 7 relativa aos gases de escape, para além das emissões tradicionalmente regulamentadas, ponderar a introdução de valores-limite aplicáveis às emissões de CO₂. Neste sentido, impõe-se apoiar particularmente combustíveis alternativos como os biocombustíveis, atendendo a que, face ao seu positivo balanço CO₂, dão origem a reduzidas emissões de CO₂.

Justificação

A fim de dar continuidade ao processo iniciado com o Grupo de Alto Nível "CARS 21", no sentido de veicular à indústria automóvel uma clara mensagem de ordem legislativa e de limitar a totalidade das emissões provenientes dos veículos, cumpre que o presente regulamento passe a limitar as emissões de CO₂ produzidas por combustão e relevantes do ponto de vista ambiental.

É necessário continuar a generalizar a utilização de biocombustíveis, dado constituírem uma opção sustentável dos pontos de vista económico e ecológico para veículos não poluentes nas estradas da Europa.

Alteração 10

Considerando 13 ter (novo)

(13 ter) Visando a obtenção de resultados ambientais positivos, a Comissão deveria,

para além das normas relativas aos gases de escape, introduzir regulamentação noutras domínios, como o da eficiência energética no sector dos veículos automóveis.

Justificação

Para abordar o problema na raiz, não basta debruçarmo-nos sobre as emissões, mas também sobre a eficiência energética dos veículos. Tal como no caso dos veículos inteligentes, cumpre agir no sentido de reduzir o consumo dos veículos de modo informatizado.

Alteração 11

Considerando 13 quater (novo)

(13 quater) Na sua proposta, a Comissão deveria, no que respeita à próxima norma Euro 7 relativa aos gases de escape, averiguar da necessidade de continuar a proceder à subclassificação de categorias de veículos em grupos.

Justificação

Tal poderia simplificar ainda mais o regulamento.

Alteração 12

Considerando 16 bis (novo)

(16 bis) A fim de eliminar imprecisões na legislação, a Directiva 2005/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Setembro 2005, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de

petróleo liquefeito utilizados em veículos¹ deve ser alterada no sentido de abranger todos os veículos pesados, uma vez que o presente regulamento se aplica aos veículos ligeiros.

¹ OJ L 275 de 20.10.2005, pág. 1, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/78/CE da Comissão (OJ L 313 de 29.11.2005, pág. 1)

Justificação

Para melhor legislar, importante se afigura definir claramente o âmbito de aplicação. Os veículos pesados movidos a gasolina eram até ao momento abrangidos pela Directiva 70/220/CE. Embora se trate de um caso hipotético, uma vez que é reduzido o número de veículos pesados movidos a gasolina, a bem da clareza importa voltar a clarificar este malentendido.

Alteração 13

Considerando 17 bis (novo)

(17 bis) A fim de assegurar uma transição harmoniosa das directivas em vigor para o presente regulamento, a derrogação que permitia a homologação de veículos da categoria M₁ com um peso superior a 2500 kg como veículos da categoria N₁ classe II e III, deveria ser mantida na fase Euro 5 para os veículos afectados a necessidades sociais específicas. A vigência da referida derrogação deveria cessar a partir da entrada em vigor da fase Euro 6.

Justificação

Os veículos familiares que não do tipo todo-o-terreno com mais de seis lugares para além do condutor destinados a operações de salvamento, emergência ou resgate, bem como ao transporte de pessoas com deficiência ou ao cumprimento de missões de interesse público deveriam, até à ao início da fase Euro 6, ser homologados como veículos N₁ classe II e III.

Alteração 14
Considerando 18

(18) As medidas necessárias para a execução ou alteração do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão.

(18) As medidas necessárias para a execução ou alteração do presente regulamento devem ser adoptadas em conformidade com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão, ***desde que tal seja indicado nos artigos relevantes.***

Justificação

Nem tudo deveria ser resolvido no âmbito da comitologia, importando garantir que as principais questões sejam adoptadas no âmbito da co-decisão.

Alteração 15
Considerando 19

(19) ***Os objectivos*** do presente regulamento, nomeadamente a realização do mercado interno através da introdução de exigências técnicas comuns relativas às emissões dos veículos a motor, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros. Devido à dimensão da acção necessária, os objectivos podem ser alcançados de forma mais adequada a nível comunitário. Por conseguinte, em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado, a Comunidade pode adoptar medidas nesse sentido. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade enunciado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para esse efeito,

(19) ***Atendendo a que o objectivo*** do presente regulamento, nomeadamente a realização do mercado interno através da introdução de exigências técnicas comuns relativas às emissões dos veículos a motor ***e a garantia de igualdade de acesso à informação sobre a reparação de veículos para as oficinas de reparação independentes e as oficinas de reparação e os representantes autorizados, não pode*** ser suficientemente ***realizado*** pelos Estados-Membros, ***razão pela qual***, devido à dimensão da acção necessária, os objectivos podem ser alcançados de forma mais adequada a nível comunitário, em conformidade com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado, a Comunidade pode adoptar medidas nesse sentido. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade enunciado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para esse efeito,

Justificação

O acesso às informações sobre a reparação de veículos é necessário do ponto de vista da livre circulação de veículos no mercado interno. Cumpre garantir que as oficinas de reparação independentes possam oferecer serviços de manutenção e outros serviços que permitam um funcionamento ecológico dos veículos.

Alteração 16 Artigo 1, parágrafo 1

O presente regulamento estabelece exigências para a homologação de veículos a motor e de peças de substituição, tais como *catalisadores* de substituição, no que respeita às respectivas emissões.

O presente regulamento estabelece exigências para a homologação de veículos a motor e de peças de substituição, tais como *dispositivos de redução das emissões* de substituição, no que respeita às respectivas emissões.

Justificação

Cumpre utilizar um conceito que não coloque qualquer tecnologia em situação de desvantagem ou que não limite as inovações.

Alteração 17 Artigo 2

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos a motor *equipados com:*

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos a motor *das categorias M_1 , M_2 e N_1 definidas no [Anexo II] da Directiva [XXXX/XX/CE] com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível que não exceda 3.500 kg ou uma massa de referência que não exceda 2.610 kg.*

a) motores de ignição comandada;

b) motores de ignição comandada alimentados a gás das categorias M_1 e N_1 definidas no [anexo II] da Directiva [XXXX/XX/CE]; e

c) motores de ignição por compressão das categorias M_1 e N_1 definidas no [anexo II] da Directiva [XXXX/XX/CE].

2. A pedido do fabricante, o presente regulamento pode **aplicar-se igualmente aos veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão das categorias M2 e N2**, conforme definidas no [anexo II] da Directiva [XXXX/XX/CE], cuja massa de referência não exceda 2 840 kg e que satisfaçam as condições fixadas no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.

2. A pedido do fabricante, **a homologação concedida nos termos do presente regulamento, aos veículos das categorias M₁, M₂ e N₁ poder ser tornada extensiva aos veículos das categorias M₁, M₂ e N₂** conforme definidas no [anexo II] da Directiva [XXXX/XX/CE], cuja massa de referência não exceda 2 840 kg e que satisfaçam as condições fixadas no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.

Justificação

No sentido de precaver confusões, importa separar claramente a regulamentação aplicável aos veículos ligeiros e a aplicável aos veículos pesados. Assim sendo, é necessário alterar o respectivo âmbito de aplicação. Sendo o novo âmbito tecnologicamente neutro, não é feita qualquer referência a motores e combustíveis. A alteração do âmbito de aplicação do presente regulamento está relacionada com a alteração que modifica o âmbito de aplicação da Directiva 2005/55/CE, que deveria passar a abranger todos os veículos pesados.

Alteração 18 Artigo 3, ponto 1 bis (novo)

(1 bis) "veículo afectado a necessidades sociais específicas", um veículo familiar que não do tipo todo-o-terreno com mais de seis lugares para além do condutor, ou um veículo afectado a operações de salvamento, emergência ou resgate, bem como ao transporte de pessoas com deficiência ou ao cumprimento de missões de utilidade pública.

Justificação

A fim de assegurar uma transição harmoniosa das directivas em vigor para o presente regulamento, a derrogação que permitia a homologação de veículos da categoria M₁ com um peso superior a 2500 kg como veículos da categoria N₁ classe II e III, deveria ser mantida na fase Euro 5 para os veículos afectados a necessidades sociais específicas. A vigência da referida derrogação deveria cessar com a entrada em vigor da fase Euro 6.

Alteração 19
Artigo 3, ponto 11

(11) «**catalisador** de origem», um **catalisador** ou um conjunto de catalisadores abrangido pela homologação concedida ao veículo;

(11) «**dispositivo de redução de emissões** de origem», **um dispositivo de redução de emissões ou um conjunto de dispositivos dessa natureza** abrangido pela homologação concedida ao veículo;

Justificação

A bem da clareza da legislação e do progresso técnico, é preferível utilizar um conceito vasto, em vez de referir especificamente catalisadores, filtros de partículas diesel, sistemas de pós-tratamento de NOx e outros sistemas de pós-tratamento tecnicamente possíveis no futuro. Cumpre utilizar um conceito que não coloque qualquer tecnologia em situação de desvantagem ou que não limite as inovações.

Alteração 20
Artigo 3, ponto 12

(12) «**catalisador** de substituição», **um catalisador** ou **conjunto de catalisadores** destinado a substituir **um catalisador** original que pode ser homologado enquanto unidade técnica separada, tal como definida na Directiva [XXXX/XX/CE];

(12) «**dispositivo de redução de emissões** de substituição», **um dispositivo de redução de emissões** ou **um conjunto de dispositivos dessa natureza** destinado a substituir **um dispositivo de redução de emissões** original que pode ser homologado enquanto unidade técnica separada, tal como definida na Directiva [XXXX/XX/CE];

Justificação

A bem da clareza da legislação e do progresso técnico, é preferível utilizar um conceito vasto, em vez de referir especificamente catalisadores, filtros de partículas diesel, sistemas de pós-tratamento de NOx e outros sistemas de pós-tratamento tecnicamente possíveis no futuro. Cumpre utilizar um conceito que não coloque qualquer tecnologia em situação de desvantagem ou que não limite as inovações.

Alteração 21
Artigo 3, ponto 13

(13) «informação relativa à reparação de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, monitorização periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação ou aos representantes autorizados, incluindo todas as posteriores alterações e suplementos da mesma;

(13) «informação relativa à reparação de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, monitorização periódica, reparação, **introdução de peças e dispositivos**, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação ou aos representantes autorizados, incluindo todas as posteriores alterações e suplementos da mesma;

Alteração 22
Artigo 3, ponto 14

(14) «operadores independentes», as empresas, que não as oficinas de reparação e os representantes autorizados, directa ou indirectamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos a motor, nomeadamente, as empresas de reparação, os fabricantes de equipamento ou de ferramentas de reparação, os distribuidores de peças sobresselentes, os editores de informações técnicas, os clubes automobilísticos, as empresas de assistência rodoviária, os operadores de serviços de inspecção e ensaio e os operadores que ofereçam formação a empresas de reparação.

(14) «operadores independentes», as empresas, que não as oficinas de reparação e os representantes autorizados, directa ou indirectamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos a motor, nomeadamente, as empresas de reparação, os fabricantes de equipamento ou de ferramentas de reparação **e representantes independentes**, os distribuidores de peças sobresselentes, os editores de informações técnicas, os clubes automobilísticos, as empresas de assistência rodoviária, os operadores de serviços de inspecção e ensaio e os operadores que ofereçam formação a empresas de reparação.

Alteração 23
Artigo 4, n.º 2

2. Os fabricantes devem garantir que sejam respeitados os procedimentos de homologação destinados a verificar a conformidade da produção, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e a conformidade em circulação. As medidas de conformidade em circulação devem ser verificadas por referência a um período

2. Os fabricantes devem garantir que sejam respeitados os procedimentos de homologação destinados a verificar a conformidade da produção, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e a conformidade em circulação. As medidas de conformidade em circulação devem ser verificadas por referência a um período

máximo de 5 anos, ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro. Os ensaios de durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição realizados para efeitos de homologação devem abranger **160 000 km**.

máximo de 5 anos, ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro. Os ensaios de durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição realizados para efeitos de homologação devem abranger **200 000 km**.

Justificação

Cumpra assegurar que os veículos usados disponham de dispositivos de redução de emissões ainda funcionais.

Alteração 24 Artigo 5, n.º 4, alínea i)

i) combustíveis de referência, como a gasolina, o gasóleo, combustíveis gasosos e biocombustíveis.

i) combustíveis de referência, como a gasolina, o gasóleo, combustíveis gasosos, *gás natural e biocombustíveis*.

Alteração 25 Artigo 5, n.º 5

5. A Comissão manterá sob análise os poluentes sujeitos às exigências e ensaios referidos no n.º 4, bem como os ciclos de ensaios utilizados para medir as emissões, e **tomará as medidas** necessárias caso constate que os procedimentos ou ensaios deixaram de ser adequados ou já não reflectem as emissões em condições reais de utilização.

5. A Comissão manterá sob análise os poluentes sujeitos às exigências e ensaios referidos no n.º 4, bem como os ciclos de ensaios utilizados para medir as emissões, e **proporá ao Conselho e ao Parlamento Europeu as alterações** necessárias caso constate que os procedimentos ou ensaios deixaram de ser adequados ou já não reflectem as emissões em condições reais de utilização **ou caso se afigure adequado regulamentar as emissões de outros poluentes**.

Justificação

Importa que a questão da revisão dos ciclos de ensaios e da introdução de valores-limite para outros poluentes seja tratada no âmbito da co-decisão.

Alteração 26
Artigo 5, nº 6

6. A Comissão estabelecerá os procedimentos, ensaios e exigências específicos para a execução dos n.ºs 2 a 5 em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE].

6. A Comissão estabelecerá os procedimentos, ensaios e exigências específicos para a execução dos n.ºs 2 a 4 em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE]. ***As medidas de execução serão apresentadas o mais tardar [6 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].***

Justificação

Os fabricantes de automóveis estão sujeitos aos pormenores técnicos das medidas de execução, pelo que não deve ser superior a 6 meses o período que antecede a aplicação dos novos valores-limite.

Alteração 27
Artigo 6, nº 1

1. Os fabricantes devem facultar aos operadores independentes, através de sítios Web, o acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à reparação de veículos, assegurando que o mesmo seja fácil, rápido e não discriminatório em comparação com o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados.

1. Os fabricantes devem facultar aos operadores independentes, através de sítios Web, o acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à reparação de veículos, assegurando que o mesmo seja fácil, rápido e não discriminatório em comparação com o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados. ***A bem da boa consecução deste objectivo, as informações em causa devem ser apresentadas em conformidade com os requisitos técnicos da Norma OASIS. Os fabricantes colocam igualmente à disposição dos operadores independentes, bem como das oficinas de reparação e representantes autorizados, documentação em matéria de formação.***

Justificação

A Norma OASIS, desenvolvida em 2003 em colaboração com as diferentes indústrias sob a

égide da Comissão, possibilita um acesso efectivamente simplificado na prática às informações sobre a reparação de veículos. A apresentação de documentos de formação é igualmente requerida pelo Regulamento 1400/2002, "Isenção em Bloco". A fim de garantir que continuem a estar disponíveis, importa fazer-lhes referência no regulamento.

Alteração 28
Artigo 6, nº 4

4. A informação relativa à reparação de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para **efeitos de** manutenção.

4. A informação relativa à reparação de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para manutenção **do sistema de informação**.

Alteração 29
Artigo 6, nº 5

5. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer **a informação relativa à reparação de veículos** de forma não discriminatória a qualquer fabricante e/ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado(a).

5. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer **as informações pertinentes relativas ao sistema OBD** de forma não discriminatória a qualquer fabricante e/ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado(a). Ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado(a).

Justificação

Informação relativa à reparação de veículos não é sinónimo de informação relativa ao sistema OBD. No intuito de restabelecer o sentido do presente número, impõe-se referir especificamente a de informação OBD.

Alteração 30
Artigo 8

A Comissão adoptará as medidas necessárias para a execução dos artigos 6.º

A Comissão adoptará as medidas necessárias para a execução dos artigos 6.º

e 7.º em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE]. Tais medidas abrangerão a definição de especificações técnicas respeitantes às modalidades de comunicação da informação relativa à reparação de veículos.

e 7.º em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE]. Tais medidas abrangerão a definição de especificações técnicas respeitantes às modalidades de comunicação da informação relativa à reparação de veículos **e ao sistema OBD.**

Justificação

Cf. justificação da alteração relativa ao n.º 5 do artigo 6.º.

Alteração 31 Artigo 9, n.ºs 2 e 3

2. A partir de ***[18 meses e um dia a contar da data de entrada em vigor]***, e a partir de ***[30 meses a contar da data de entrada em vigor]*** no que diz respeito às classes II e III da categoria N1, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.

3. A partir de ***[36 meses a contar da data de entrada em vigor]***, e de ***[48 meses a contar da data de entrada em vigor]*** no que diz respeito às classes II e III da categoria N1, as autoridades nacionais devem, no caso de veículos novos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de

2. A partir de ***1 de Junho de 2009, excepção feita aos veículos da categoria M com uma massa máxima em carga admissível que exceda 2.500 kg que sejam afectados a necessidades sociais específicas***, e a partir de ***1 de Junho de 2010*** no que diz respeito às classes II e III da categoria N1 ***e aos veículos da categoria M supramencionados***, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, ***em particular o disposto nos Anexos, à excepção dos valores-limite Euro 6 estabelecidos no Quadro Ibis do Anexo I.***

3. A partir de ***1 de Junho de 2010, excepção feita aos veículos da categoria M com um massa máxima em carga admissível que exceda 2.500 kg que sejam afectados a necessidades sociais específicas***, e a partir de ***1 de Junho de 2011*** no que diz respeito às classes II e III da categoria N1 ***e aos veículos da***

execução, considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no [artigo 25.º] da Directiva [XXXX/XX/CE] e, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a matrícula e proibir a venda e a entrada em circulação desses veículos.

categoria M supramencionados, as autoridades nacionais devem, no caso de veículos novos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, **em particular o disposto nos Anexos, à exceção dos valores-limite Euro 6 estabelecidos no Quadro Ibis do Anexo I**, considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no [artigo 25.º] da Directiva [XXXX/XX/CE] e, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a matrícula e proibir a venda e a entrada em circulação desses veículos.

Justificação

As discussões preparatórias evidenciaram a necessidade de continuar a introduzir reduções dos valores-limite, bem como a respectiva exequibilidade técnica. Assim sendo, o relator propõe que se dê mais um passo e que, em simultâneo com a fase Euro 5, se introduza no presente regulamento uma nova fase Euro 6, com valores-limite mais baixos. Deste modo, são estabelecidos objectivos de longo prazo em matéria de reduções, o que propicia também aos fabricantes segurança de planeamento e investimento na investigação e desenvolvimento no domínio de sistemas automóveis indutores de reduções das emissões de gases de escape. Entre a homologação de novos tipos de veículos e novos veículos deve mediar, à semelhança da norma Euro anterior, um período de apenas um ano.

Alteração 32

Artigo 9, nº 3 bis e 3 ter (novos)

3 bis. A partir de 1 de Junho de 2014 e de 1 de Junho de 2015 no que diz respeito às classes II e III da categoria N1, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar conceder a homologação CE ou a homologação nacional no que diz respeito a novos modelos de veículos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução e, em particular, o disposto nos Anexos, incluindo os valores-limite Euro

6 estabelecidos no Quadro 1bis do Anexo I.

3 ter. A partir de 1 de Junho de 2015 e de 1 de Junho de 2016 no que diz respeito às classes II e III da categoria N1, as autoridades nacionais devem, no caso de veículos novos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, e, em particular, o disposto nos Anexos, incluindo os valores-limite Euro 6 estabelecidos no Quadro 1bis do Anexo I, considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no [artigo 25.º] da Directiva [XXXX/XX/CE] e, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a matrícula e proibir a venda e a entrada em circulação desses veículos.

Justificação

A primeira fase Euro 5 deve entrar em vigor em 1 de Junho de 2009 e a segunda fase Euro 6 após um período de cinco anos, isto é, em 1 de Junho de 2014. Entre a homologação de novos modelos de veículos e novos veículos deve mediar, à semelhança da norma Euro anterior, um período de apenas um ano.

Alteração 33 Artigo 10

1. No que diz respeito aos novos ***catalisadores de substituição*** destinados a ser instalados em veículos detentores de homologação CE que não estejam equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), as autoridades nacionais devem recusar a sua venda ou instalação num veículo se esses catalisadores não forem de um tipo homologado nos termos do presente regulamento.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as autoridades nacionais podem continuar a

1. No que diz respeito aos novos ***dispositivos de redução de emissões*** destinados a ser instalados em veículos detentores de homologação CE que não estejam equipados com sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), as autoridades nacionais devem recusar a sua venda ou instalação num veículo se esses catalisadores não forem de um tipo homologado nos termos do presente regulamento.

2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, as autoridades nacionais podem continuar a

conceder extensões da homologação CE para *catalisadores de substituição*, nos termos em que a mesma tiver sido inicialmente concedida.

conceder extensões da homologação CE para *dispositivos de redução de emissões*, nos termos em que a mesma tiver sido inicialmente concedida.

Justificação

A bem da clareza da legislação e do progresso técnico, é preferível utilizar um conceito vasto, em vez de referir especificamente catalisadores, filtros de partículas diesel, sistemas de pós-tratamento de NOx e outros sistemas de pós-tratamento tecnicamente possíveis no futuro. Cumpre utilizar um conceito que não coloque qualquer tecnologia em situação de desvantagem ou que não limite as inovações.

Alteração 34

Artigo 11, nº 1, parágrafos 2 e 3

Esses incentivos serão válidos para todos os veículos novos comercializados no mercado de um Estado Membro que cumpram o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução antes das datas fixadas no **n.º 3 do artigo 9.º**.

Tais incentivos devem cessar nas datas fixadas **no n.º 3 do artigo 9.º**.

Esses incentivos serão válidos para todos os veículos novos comercializados no mercado de um Estado Membro que cumpram o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução antes das datas fixadas no **artigo 9.º**.

Tais incentivos devem cessar nas datas fixadas

a) no n.º 3 do artigo 9º no que diz respeito aos incentivos para efeitos de observância dos valores-limite estabelecidos no Quadro 1 do Anexo I.

b) no n.º 3ter do artigo 9º no que diz respeito aos incentivos para efeitos de observância dos valores-limite estabelecidos no Quadro Ibis do Anexo I.

Justificação

A presente alteração está relacionada com a introdução de uma abordagem em duas fases. Os incentivos concedidos em virtude da observância dos valores-limite Euro 5 devem cessar com a entrada em vigor dos valores-limite Euro 6.

Alteração 35
Artigo 13

1. Até [6 meses após a entrada em vigor], a Comissão examinará a necessidade de redefinir os valores-limite de emissão de hidrocarbonetos fixados no anexo I a fim de considerar separadamente as emissões de hidrocarbonetos não metânicos e de metano.

2. Examinar-se-á igualmente a possibilidade de incluir as emissões de metano no cálculo das emissões de dióxido de carbono.

3. Se necessário, a Comissão *pode tomar as medidas seguintes no que respeita aos n.º 1 e 2:*

a) alteração do presente regulamento, em conformidade com o artigo 14.º, a fim de recalibrar os valores-limite relativos aos hidrocarbonetos fixados no anexo I do presente regulamento;

b) adopção, em conformidade com o n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XX/XXXX/CE], de medidas destinadas a testar, tomar em conta ou limitar as emissões de metano.

4. Após conclusão do Programa de Medição de Partículas da UNECE, realizado sob os auspícios do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, a Comissão tomará as seguintes medidas:

a) alteração do presente regulamento, em conformidade com o artigo 14.º, a fim de recalibrar os valores-limite baseados na massa de partículas fixados no anexo I do presente regulamento e introduzir nesse anexo valores-limite baseados no número

1. A Comissão examinará a possibilidade de incluir as emissões de metano no cálculo das emissões de dióxido de carbono.

Se necessário, a Comissão *apresentará uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho com as medidas destinadas a testar, a detectar ou a limitar as emissões de metano.*

2. Após conclusão do Programa de Medição de Partículas da UNECE, realizado sob os auspícios do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, *e o mais tardar aquando da entrada em vigor da fase Euro 6*, Comissão tomará as seguintes medidas, *sem reduzir o ambicioso nível existente em matéria de ambiente:*

a) alteração do presente regulamento, em conformidade com o artigo 14.º, a fim de recalibrar os valores-limite baseados na massa de partículas fixados no anexo I do presente regulamento e introduzir nesse anexo valores-limite baseados no número

das partículas, por forma a obter uma ampla correlação com os valores-limite de massa para os motores diesel e a gasolina;

b) adopção, em conformidade com o n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XX/XXXX/CE], de um procedimento de medição das partículas revisto e de um valor-limite para o número de partículas.

das partículas, por forma a obter uma ampla correlação com os valores-limite de massa para os motores diesel e a gasolina;

b) adopção, em conformidade com o n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XX/XXXX/CE], de um procedimento de medição das partículas revisto e de um valor-limite para o número de partículas.

Justificação

Relacionada com anteriores alterações, de modo a manter uma abordagem equilibrada do que deve ser regulamentado no âmbito da comitologia e da co-decisão, respectivamente.

Alteração 36 Artigo 14

A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE], alterar o presente regulamento nos termos dos [n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 36.º] da mesma.

Quando seja feita referência ao presente artigo, a Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE], alterar o presente regulamento nos termos dos [n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 36.º] da mesma.

Alteração 37 Artigo 15 bis (novo)

Artigo 15º bis

Alterações à Directiva 2005/55/CE

A Directiva 2005/55/CE é alterada do seguinte modo:

(1) O título passa a ter a seguinte redacção:

"Directiva 2005/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Setembro de 2005, relativa à homologação de veículos pesados no que respeita às suas emissões (Euro 4 e Euro

5)";

(2) O artigo 1º passa a ter a seguinte redacção:

"Para efeitos da presente directiva,, entende-se por:

(a) *"veículo', um veículo a motor na acepção do artigo 2º da Directiva 70/156/CEE, à excepção dos veículos da categoria M₁, M₂ e N₁ com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível que não exceda 3.500 kg ou uma massa de referência que não exceda 2.610 kg;*

(b) *"motor", a fonte de propulsão de um veículo para o qual pode ser concedida homologação como unidade técnica separada, na acepção do artigo 3º da Directiva [XXXX/XX/EC];*

(c) *"veículo ecológico avançado (VEA)", um veículo movido por um motor que satisfaz os valores-limite facultativos das emissões fixados na linha C dos quadros do ponto 6.2.1 do Anexo I;*

(3) A Secção 1 do Anexo I passa a ter a seguinte redacção:

"1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A presente directiva aplica-se ao controlo dos poluentes gasosos e das partículas poluentes, à vida útil dos dispositivos de controlo das emissões, à conformidade dos veículos de serviço/motores e sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) instalados em todos os veículos a motor, bem como aos motores especificados no artigo 1º, à excepção dos veículos das categorias M₁, N₁, N₂ e M₂ cuja homologação tenha sido concedida nos termos do presente regulamento [Regulamento XXXX/XXXX/CE = presente regulamento]".

Quando novas alterações sejam necessárias para reflectir as alterações supra, a Directiva 2005/55/CE e as respectivas medidas de execução serão

alteradas em conformidade com o procedimento visado no n.º 2 do artigo 37.º da Directiva [XXXX/XX/CE].

Justificação

A alteração do âmbito de aplicação da Directiva 2005/55/CE está relacionada com a alteração do âmbito de aplicação do presente regulamento. Pretende-se que o presente regulamento abranja todos os veículos de passageiros e veículos ligeiros e que a Directiva 2005/55/CE abranja todos os veículos pesados, independentemente do combustível utilizado.

Alteração 38
Artigo 16

Alterações à Directiva 72/306/CEE

Suprimido

Ao artigo 1.º da Directiva 72/306/CEE é aditado o seguinte parágrafo:

«Todavia, a presente directiva não é aplicável aos veículos referidos no artigo 2.º do [presente regulamento].»

Justificação

Relacionada com as alterações ao âmbito de aplicação do presente regulamento e da Directiva 2005/55/CE.

Alteração 39
Artigo 17, n.º 1

1. As Directivas 70/220/CEE, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE e 2004/3/CE são revogadas com efeitos a partir de [18 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].

1. As Directivas 70/220/CEE, **72/306/CEE**, 80/1268/CEE, 89/458/CEE, 91/441/CEE, 93/59/CEE, 94/12/CE, 96/69/CE, 98/69/CE e 2004/3/CE são revogadas com efeitos a partir de [18 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].

Justificação

Relacionada com a alteração do âmbito de aplicação da Directiva 2005/55/CE.

Alteração 40 Artigo 18, n.º 2

2. O presente regulamento, à excepção do n.º 1 do artigo 9.º e do artigo 11.º, é aplicável a partir de [18 meses e um dia a contar da entrada em vigor].

2. O presente regulamento, à excepção do n.º 1 do artigo 9.º e do artigo 11.º, ***aplicáveis a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento]***, é aplicável a partir de [18 meses e um dia a contar da entrada em vigor].

Justificação

Clarificação.

Alteração 41 Artigo 18, n.º 3

3. Se a adopção das alterações ou das medidas de execução referidas no n.º 6 do artigo 5.º e nos n.ºs 1 e 3 do artigo 13.º for diferida para além de [6 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], as datas mencionadas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 9.º serão substituídas pelas datas indicadas nessas alterações ou medidas de execução.

Suprimido

Alteração 42
Anexo I, quadro 1

Texto da Comissão

Quadro 1: Limites de emissão Euro 5

Categoria		Classe	Massa de referência (RM) (kg)	Valores-limite											
				Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa de hidrocarbonetos (HC)		Massa de óxidos de azoto (NO _x)		Massa combinada de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (HC + NO _x)		Massa de partículas (PM)		Número de partículas ⁽¹⁾ (PM)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI	
M	—	Todas	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0			
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0			
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0			

Legenda: PI = ignição comandada, CI = ignição por compressão

(1) Será definida *posteriormente* uma norma para o número de partículas.

(2) As normas relativas à massa de partículas para a ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção directa que funcionam total ou parcialmente com mistura pobre.

Alteração do Parlamento

Quadro 1: Limites de emissão Euro 5

Categoria		Classe	Massa de referência (RM) (kg)	Valores-limite													
				Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa <i>total</i> de hidrocarbonetos (<i>THC</i>)		<i>Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)</i>		Massa de óxidos de azoto (NO _x)		Massa combinada <i>do total</i> de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (<i>THC</i> + NO _x)		Massa de partículas (PM)		Número de partículas ⁽¹⁾ (PM)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI		
M ⁽³⁾	—	Todas	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0			
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0			
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0			

Legenda: PI = ignição comandada, CI = ignição por compressão

(1) Será definida uma norma para o número de partículas, *no mais breve trecho e o mais tardar aquando da entrada em vigor da fase Euro 6*.

(2) As normas relativas à massa de partículas para a ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção directa que funcionam total ou parcialmente com mistura pobre.

(3) *Excepto os veículos com uma massa máxima em carga admissível que exceda 2.500 kg e que sejam afectados a necessidades sociais específicas*.

(4) *Incluindo os veículos referidos na nota de rodapé (3)*.

Justificação

Cf. exposição de motivos.

Alteração 43
Anexo I, quadro 1 bis (novo)

Alteração do Parlamento

Quadro 1 bis: Limites de emissão Euro 6

		Massa de referência (RM) (kg)	Valores-limite													
			Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa total de hidrocarbonetos (THC)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)		Massa de óxidos de azoto (NOx)		Massa combinada de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (HC + NO _x)		Massa de partículas (PM)		Número de partículas ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Todas	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Legenda: PI = ignição comandada, CI = ignição por compressão

(1) Nesta fase será definida uma norma para o número de partículas.

(2) As normas relativas à massa de partículas para a ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção directa que funcionam total ou parcialmente com mistura pobre.

Justificação

Cf. exposição de motivos.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução

A combustão de carburantes como a gasolina, o diesel e o gás, que se baseiam em energias fósseis como o petróleo e o gás natural, conduz à libertação de emissões, que são nocivas para a saúde, bem como para a flora e fauna, e que contribuem para o aquecimento da atmosfera.

Os veículos ligeiros não poluentes prestam um considerável contributo para uma melhor qualidade do ar na Europa, o que está estreitamente relacionado com a idade média da frota automóvel nas estradas da Europa. A redução da idade média dos veículos ligeiros implica o aumento da percentagem de veículos de que são procedentes emissões prejudiciais para o ambiente e a saúde.

A proposta da Comissão

No passado mês de Setembro, a Comissão apresentou, no âmbito do 6º PAA e do daí decorrente Programa "Ar limpo para a Europa", uma proposta intitulada "Estratégia temática sobre a poluição atmosférica". A proposta de regulamento Euro 5 apresentada pela Comissão em 21.12.2005 é entendida como sendo uma das medidas susceptível de contribuir para um ar mais limpo.

A proposta da Comissão prevê a introdução de requisitos técnicos harmonizados aplicáveis aos veículos ligeiros no intuito de garantir o funcionamento do mercado interno conjuntamente com um elevado nível de protecção do ambiente. São estabelecidos valores-limite aplicáveis às emissões nocivas de monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de azoto (NOx) e partículas (PM). Visando a consecução do objectivo relativo ao bom funcionamento do mercado interno na observância de um elevado nível de protecção do ambiente, a proposta da Comissão prevê igualmente medidas em matéria de acesso à informação sobre a reparação de veículos.

No intuito de conferir uma melhor qualidade à legislação, a próxima norma Euro deve assumir a forma de um regulamento que reúna e revogue a totalidade dos anteriores textos legislativos pertinentes (Directiva 70/220/CEE e suas inúmeras modificações). Paralelamente à presente proposta de regulamento ("regulamento político"), em conformidade com a estratégia a dois níveis será elaborado um "regulamento técnico", que definirá as especificações técnicas que preenchem os requisitos de base.

Abordagem do relator

- Na proposta da Comissão, o âmbito de aplicação baseia-se nas diferentes tecnologias de motores. No intuito de obter um texto mais claro e mais simples, o relator propõe que o mesmo se passe a basear nas categorias de veículos. Além disso, a alteração da Directiva 2005/55/CE permite distinguir claramente a legislação aplicável aos veículos ligeiros e aos veículos pesados.

- O relator lamenta que a proposta da Comissão não seja mais ambiciosa. As discussões preparatórias evidenciaram a necessidade de continuar a introduzir reduções dos valores-limite, bem como a respectiva exequibilidade técnica. Assim sendo, o relator propõe que se dê mais um passo e que, em simultâneo com a fase Euro, se introduza no presente regulamento uma nova fase Euro 6, com valores-limite mais baixos. Deste modo, são estabelecidos objectivos de longo prazo em matéria de reduções, o que propicia também aos fabricantes segurança de planeamento e investimento na investigação e desenvolvimento no domínio de sistemas automóveis indutores de reduções das emissões de gases de escape.

A primeira fase Euro 5 deve entrar em vigor em 1 de Junho de 2009 e a segunda fase Euro 6 após um período de cinco anos, isto é, em 1 de Junho de 2014.
- Há consenso quanto a que, na proposta da Comissão, os valores-limite aplicáveis aos óxidos de azoto não são suficientemente ambiciosos. Os óxidos de azoto estão, *inter alia*, na origem de chuvas ácidas, de eutrofização e de ozono nas proximidades do solo, o que pode constituir um perigo mortal para os seres humanos (irritação e danos nos órgãos respiratórios), sendo, por outro lado, responsáveis por uma importante poluição das florestas e dos solos agrícolas.

O relator propõe, por conseguinte, na fase Euro 5, uma redução de 10%, isto é, 180 mg/km, relativamente à proposta da Comissão para os veículos equipados com motores de ignição por compressão. Uma maior redução nesta fase não seria realista, atendendo a que implicaria a introdução de sistemas de pós-tratamento de NOx para os veículos ligeiros que ainda estão em fase de ensaio e que constituem um nicho de mercado.

Assim sendo, o relator propõe para a segunda fase, Euro 6, uma redução dos valores-limite aplicáveis ao NOx para o diesel de cerca de 60%, isto é, a introdução de um valor-limite de 75 mg/km.

No que respeita aos motores de ignição comandada, devem manter-se os valores-limite constantes da proposta da Comissão, que representam uma redução de 25% relativamente à fase Euro 4. Uma maior redução seria contraproducente à luz do desenvolvimento dos motores de injeção directa.
- A discussão em torno dos óxidos de azoto não deve fazer esquecer a problemática das partículas finas. A poluição sente-se sobretudo nas grandes cidades, sendo imprescindível uma nova redução dos valores-limite.
- O relator apoia os valores-limite constantes da proposta da Comissão relativamente à fase Euro 5, nomeadamente uma redução da massa das partículas emitidas da ordem dos 80% visando um valor-limite de 5 mg/km. Estes valores-limite apenas podem ser respeitados com a introdução de um filtro. Não obstante, no intuito de limitar igualmente as emissões de partículas ultrafinas, que são particularmente nocivas para a saúde, o relator propõe que sejam igualmente introduzidos, no mais breve trecho e o mais tardar aquando da entrada em vigor da fase Euro 6, valores-limite para a massa de partículas, bem como um instrumento de medição do número de partículas. Tal deveria ser possível com base nas investigações actuais e nos debates no âmbito do programa de investigação da UNECE relativo à medição de partículas.
- Os veículos movidos a GNC poluem muito menos o ambiente do que os veículos exclusivamente movidos a diesel ou gasolina. Os veículos movidos a GNC não

representam qualquer problema de partículas e a emissão de óxidos de azoto situa-se a níveis fundamentalmente inferiores aos valores apresentados por um veículo movido a combustíveis tradicionais. A fim de não eliminar estes veículos do mercado, em virtude não lhes ser possível observar os valores-limite propostos pela Comissão para os hidrocarbonetos, o relator propõe, para a massa total de HC, a manutenção da norma Euro 4 e, no Anexo, o aditamento, ao Quadro, de uma nova coluna relativa aos hidrocarbonetos não metânicos (NMHC), a fim de garantir, para os veículos movidos a gasolina, a manutenção de um ambicioso valor-limite para os hidrocarbonetos.

- Nas fases Euro 3 e 4, prevê-se que os veículos da categoria M com um massa máxima que exceda 2.500 kg podem ser homologados como classe II e III. Esta situação excepcional já não se justifica actualmente para todos os veículos de passageiros com um massa máxima superior a 2.500 kg. A fim de assegurar uma transição harmoniosa, o relator propõe que esta derrogação seja mantida na fase Euro 5 para os veículos que respondam a necessidades sociais específicas, nomeadamente, as ambulâncias, os veículos afectados a operações de salvamento, emergência ou resgate, bem como ao transporte de pessoas com deficiência, ou ao cumprimento de missões de utilidade pública ou os veículos familiares que não do tipo todo-o-terreno com mais de seis lugares para além do condutor.
- O relator apoia e preconiza a possibilidade existente e que continua a constar da proposta da Comissão de concessão de incentivos financeiros aos Estados-Membros que, antes do prazo previsto, procedam à introdução de veículos não poluentes.
- No entender do relator, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, designadamente, 160.000 km, não é suficientemente ambiciosa. Propõe, por conseguinte, ir mais além e introduzir uma durabilidade de 200.000 km, o que se aproximaria da norma vigente no mercado americano e melhor corresponde à efectiva vida dos veículos.
- No contexto da discussão relativa ao Capítulo III relativo ao acesso à informação sobre a reparação de veículos, o relator apoia a proposta da Comissão e salienta que cumpre que os operadores independentes tenham, ao mesmo título que os representantes autorizados e as oficinas de reparação, acesso normalizado às informações sobre a reparação de veículos e sobre os sistemas OBD, em conformidade com a Norma OASIS. A manutenção e reparação de veículos serve os objectivos de funcionalidade e regular funcionamento dos mesmos. A possibilidade de os operadores independentes procederem sem problemas a reparações simplifica o acesso a uma regular manutenção, a qual, por seu turno, contribui para assegurar um funcionamento seguro e, além do mais, ecológico de um veículo, o que importa, por conseguinte, apoiar.