

# PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

---

*Documento de sessão*

**A6-0201/2008**

30.5.2008

**\*\*\*I**

## **RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Directiva 2007/46/CE  
(COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores

Relatora: Anja Weisgerber

### ***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 105.º, 107.º, 161.º e 300.º do Tratado CE e no artigo 7.º 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***. Nos actos modificativos, as partes transcritas de uma disposição existente que o Parlamento pretende alterar, sem que a Comissão o tenha feito, são assinaladas a negrito. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...]. 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

	<b>Página</b>
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	24
PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR.....	26
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA ...	32
PROCESSO .....	47



## PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Directiva 2007/46/CE

(COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

(Processo de co-decisão: primeira leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2007)0593),
  - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º e o artigo 95.º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C6-0342/2007),
  - Tendo em conta o artigo 51.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores, bem como os pareceres da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (A6-0201/2008),
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.

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento

#### Considerando 3

*Texto da Comissão*

(3) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem regulamentar na legislação comunitária relativa aos veículos. Assim sendo, o presente regulamento deve estabelecer apenas as disposições fundamentais relativas aos requisitos para a homologação de sistemas e componentes para hidrogénio, ao passo que as especificações

*Alteração*

(3) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem regulamentar na legislação comunitária relativa aos veículos. Assim sendo, o presente regulamento deve estabelecer apenas as disposições fundamentais relativas aos requisitos para a homologação de sistemas e componentes para hidrogénio, ao passo que as especificações

técnicas devem ser estabelecidas por medidas de execução adoptadas no seguimento de *procedimentos* de comitologia.

técnicas devem ser estabelecidas por medidas de execução adoptadas no seguimento de *um procedimento* de comitologia, *com a participação do Parlamento Europeu*.

#### *Justificação*

*Importa assegurar a participação do Parlamento Europeu também no âmbito da nova abordagem regulamentar, através da qual o regulamento estabelece apenas as disposições fundamentais, ao passo que as especificações técnicas devem ser estabelecidas ulteriormente por medidas de execução.*

### **Alteração 2**

#### **Proposta de regulamento Considerando 4**

##### *Texto da Comissão*

(4) No sector dos transportes, há que procurar alcançar uma maior proporção de veículos respeitadores do ambiente e importa envidar esforços adicionais no sentido de se colocarem mais veículos desses no mercado. A introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos pode contribuir para uma melhoria considerável da qualidade do ar das cidades.

##### *Alteração*

(4) No sector dos transportes, há que procurar alcançar uma maior proporção de veículos respeitadores do ambiente e importa envidar esforços adicionais no sentido de se colocarem mais veículos desses no mercado. A introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos pode contribuir para uma melhoria considerável da qualidade do ar das cidades *e, por conseguinte, do estado da saúde pública*.

#### *Justificação*

*É importante realçar a contribuição que a introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos também pode ter para a melhoria da saúde pública.*

### **Alteração 3**

#### **Proposta de regulamento Considerando 5**

##### *Texto da Comissão*

(5) O hidrogénio é considerado uma forma limpa de propulsar os veículos, já que os

##### *Alteração*

(5) O hidrogénio é considerado uma forma limpa de propulsar *no futuro* os veículos,

veículos movidos a hidrogénio não produzem poluentes à base de carbono nem os seus tubos de escape emitem gases com efeito de estufa. Contudo, importa garantir que o combustível hidrogénio seja produzido de maneira sustentável, de forma a que o balanço ambiental global resultante da introdução desse combustível para veículos a motor seja positivo.

***rumo a uma economia isenta de poluição baseada na reciclagem***, já que os veículos movidos a hidrogénio não produzem poluentes à base de carbono nem os seus tubos de escape emitem gases com efeito de estufa. Contudo, ***o hidrogénio é um vector e não uma fonte de energia, de modo que as vantagens ambientais da propulsão a hidrogénio dependem da fonte de produção do mesmo. Por tal motivo***, importa garantir que o combustível hidrogénio seja produzido de maneira sustentável, de forma a que o balanço ambiental global resultante da introdução desse combustível para veículos a motor seja positivo.

#### *Justificação*

*Para além dos biocombustíveis e da electricidade, o hidrogénio é considerado uma das esperanças entre os combustíveis alternativos, não fósseis, no sector dos transportes. Sobretudo nas cidades, os veículos movidos a hidrogénio podem contribuir para melhorar a qualidade do ar. As potencialidades desse tipo de veículos no que diz respeito à redução das emissões de CO2 produzidas por veículos dependem, todavia, do modo de produção do hidrogénio utilizado.*

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-A) O relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21<sup>1</sup> afirma que devem ser prosseguidos esforços tendo em vista aumentar a harmonização internacional da regulamentação aplicável aos veículos a motor, a fim de suscitar a participação dos principais mercados de veículos e alargar a harmonização a sectores ainda não abrangidos, designadamente no âmbito dos acordos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), de 1958 e 1998. De acordo com esta recomendação, a Comissão deverá continuar a apoiar o***

*desenvolvimento de requisitos internacionalmente harmonizados para veículos a motor sob os auspícios da UNECE. Em especial, se for adoptado um Regulamento Técnico Mundial (RTM) sobre veículos movidos a hidrogénio e a pilha de combustível, a Comissão deverá considerar a possibilidade de adaptar os requisitos do presente regulamento aos desse RTM.*

*1*

*<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>*

## **Alteração 5**

### **Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 5-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(5-B) As misturas de hidrogénio poderão ser utilizadas como combustível de transição para facilitar a introdução de veículos movidos a hidrogénio nos países onde existe uma boa infra-estrutura de gás natural. A Comissão deverá, por tal motivo, estabelecer requisitos para a utilização de misturas de hidrogénio e gás natural/biometano, em especial numa proporção de hidrogénio e gás que tenha em conta a viabilidade técnica e os benefícios ambientais.*

## **Alteração 6**

### **Proposta de regulamento Considerando 7-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(7-A) Os veículos movidos a hidrogénio devem futuramente funcionar com hidrogénio puro produzido, na medida do possível, através de energias renováveis. Os veículos que utilizam uma mistura de*

***hidrogénio e gás natural/biometano como combustível para a propulsão devem representar apenas uma tecnologia de transição.***

*Justificação*

*A utilização de gás natural como combustível provoca emissões de gases de escape, pelo que representa apenas uma tecnologia de transição.*

**Alteração 7**

**Proposta de regulamento  
Considerando 8**

*Texto da Comissão*

(8) A maioria dos fabricantes está a efectuar investimentos importantes no desenvolvimento da tecnologia do hidrogénio e começou já a colocar esses veículos no mercado. Em anos futuros, é provável que se verifique um aumento da quota-parte dos veículos a hidrogénio no parque automóvel total. Por conseguinte, é necessário especificar requisitos comuns para a segurança desses veículos.

*Alteração*

(8) A maioria dos fabricantes está a efectuar investimentos importantes no desenvolvimento da tecnologia do hidrogénio e começou já a colocar esses veículos no mercado. Em anos futuros, é provável que se verifique um aumento da quota-parte dos veículos a hidrogénio no parque automóvel total. Por conseguinte, é necessário especificar requisitos comuns para a segurança desses veículos. ***Dado que os fabricantes adoptam por vezes abordagens diferentes no desenvolvimento de veículos movidos a hidrogénio, é necessário estabelecer requisitos de segurança independentes da tecnologia utilizada.***

*Justificação*

*O presente regulamento, relativo à homologação, deve permitir o desenvolvimento de todas as tecnologias para a propulsão de veículos a hidrogénio. O mercado mostrará qual das tecnologias acabará por se impor.*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento Considerando 11

#### *Texto da Comissão*

(11) Devido às características do combustível, os veículos movidos a hidrogénio podem exigir um tratamento específico por parte dos serviços de socorro. É, por conseguinte, necessário estabelecer requisitos **de rotulagem dos veículos** para informar esses serviços do combustível armazenado a bordo do veículo.

#### *Alteração*

(11) Devido às características do combustível, os veículos movidos a hidrogénio podem exigir um tratamento específico por parte dos serviços de socorro. É, por conseguinte, necessário estabelecer requisitos **para a identificação clara e rápida de tais veículos** para informar esses serviços do combustível armazenado a bordo do veículo. **A identificação em causa não deverá conduzir a uma estigmatização dos veículos movidos a hidrogénio.**

#### *Justificação*

*Os veículos movidos a hidrogénio não oferecem, em caso de acidente, riscos superiores aos dos veículos que utilizam combustíveis fósseis. Por tal motivo, importa evitar que os veículos a hidrogénio sejam injustamente considerados como especialmente perigosos em caso de acidente. Os serviços de socorro devem, todavia, poder identificar o combustível, numa primeira fase através de uma rotulagem discreta e não estigmatizante, a longo prazo, por e-call (sinal automático emitido pelo veículo em caso de acidente) ou de uma base de dados central.*

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Considerando 12-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**12-A Os veículos movidos a hidrogénio apenas poderão ter êxito no mercado quando existir na Europa uma infra-estrutura suficiente a nível de estações de serviço. A Comissão deverá, por tal motivo, estudar medidas adequadas para apoiar a criação de uma rede de estações de serviço para veículos a hidrogénio na Europa.**

## *Justificação*

*Sem uma infra-estrutura suficiente a nível de estações de serviço, os veículos movidos a hidrogénio não poderão ter êxito. Por tal motivo, importa acelerar, por exemplo, as acções previstas no âmbito do Sétimo Programa-Quadro de Investigação da UE ou da Iniciativa Tecnológica Conjunta, a fim de que as diferenças existentes entre os Estados-Membros na homologação de postos de reabastecimento de hidrogénio não dificultem a criação de uma rede europeia de estações de serviço.*

### **Alteração 10**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Considerando 14-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(14-B) Os pequenos veículos inovadores, denominados veículos da categoria L na legislação comunitária relativa à homologação, são considerados precursores na utilização do hidrogénio como combustível. Tal deve-se ao facto de a introdução do hidrogénio para esses veículos exigir um menor esforço, dado que o desafio técnico e o nível de investimento necessário não são tão elevados como no caso dos automóveis. A Comissão deve, o mais tardar até 1 de Janeiro de 2010, apreciar a possibilidade de regulamentar a homologação dos veículos da categoria L a hidrogénio.***

## *Justificação*

*Os motociclos (veículos da categoria L) são precursores na adopção do hidrogénio como combustível. Por tal motivo, é fundamental que esses veículos sejam igualmente contemplados pelo desenvolvimento da regulamentação comunitária para veículos a hidrogénio.*

### **Alteração 11**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 3 – ponto 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(1) «veículo movido a hidrogénio»,

(1) «veículo movido a hidrogénio»,

qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio *puro ou uma mistura de hidrogénio e de gás natural* como combustível para a propulsão do veículo;

qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio como combustível para a propulsão do veículo;

## Alteração 12

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 4 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos movidos a hidrogénio vendidos, matriculados ou colocados em serviço na Comunidade e todos os componentes para hidrogénio ou sistemas a hidrogénio vendidos ou colocados em serviço na Comunidade estão homologados em conformidade com o presente regulamento.

#### *Alteração*

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos movidos a hidrogénio vendidos, matriculados ou colocados em serviço na Comunidade e todos os componentes para hidrogénio ou sistemas a hidrogénio vendidos ou colocados em serviço na Comunidade estão homologados em conformidade com o presente regulamento *e as respectivas medidas de execução*.

#### *Justificação*

*Os fabricantes de veículos têm de cumprir, em termos técnicos, não apenas o disposto no presente regulamento, mas também, naturalmente, os requisitos da "regulamentação de execução" deste regulamento, que definirá requisitos técnicos mais pormenorizados para os veículos e os seus sistemas a hidrogénio.*

## Alteração 13

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 4 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. Para efeitos da homologação dos veículos, os fabricantes devem equipar os veículos movidos a hidrogénio com os componentes e sistemas a hidrogénio ensaiados e instalados em conformidade com o presente regulamento.

#### *Alteração*

2. Para efeitos da homologação dos veículos, os fabricantes devem equipar os veículos movidos a hidrogénio com os componentes e sistemas a hidrogénio ensaiados e instalados em conformidade com o presente regulamento *e as respectivas medidas de execução*.

## Alteração 14

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 4 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. Para efeitos da homologação dos componentes e sistemas, os fabricantes devem garantir que os componentes e sistemas a hidrogénio são ensaiados em conformidade com o presente regulamento.

#### *Alteração*

3. Para efeitos da homologação dos componentes e sistemas, os fabricantes devem garantir que os componentes e sistemas a hidrogénio são ensaiados em conformidade com o presente regulamento **e as respectivas medidas de execução.**

## Alteração 15

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 4 – n.º 5

#### *Texto da Comissão*

5. Os fabricantes devem facultar informação para a inspecção **periódica** dos sistemas e componentes para hidrogénio durante a vida útil do veículo.

#### *Alteração*

5. Os fabricantes devem facultar informação para a inspecção dos sistemas e componentes para hidrogénio durante a vida útil do veículo.

## Alteração 16

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 5 – alínea d)

#### *Texto da Comissão*

d) os componentes e sistemas a hidrogénio suportam as temperaturas e pressões previstas durante todo o tempo de vida;

#### *Alteração*

d) os componentes e sistemas a hidrogénio suportam as temperaturas e pressões previstas durante todo o tempo de vida **esperado**;

#### *Justificação*

*O tempo de vida dos componentes e sistemas a hidrogénio deve ser definido com maior precisão através da inclusão do termo "esperado" (a seguir a "tempo de vida").*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 8 – n.º 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3. Deve ser facultada uma descrição pormenorizada das propriedades e tolerâncias dos principais materiais utilizados na concepção dos reservatórios, incluindo os resultados dos ensaios aos quais esses materiais tenham sido submetidos.***

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

*Justificação*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4. É permitida a utilização da mistura de hidrogénio gasoso e de gás natural como combustível.***

***Suprimido***

*Justificação*

*A presente modificação torna-se necessária em consequência da alteração à definição de veículos movidos a hidrogénio no artigo 3.º.*

## Alteração 19

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2. É permitida a utilização da mistura de hidrogénio gasoso e de gás natural como combustível.***

***Suprimido***

## Justificação

*A presente modificação torna-se necessária em consequência da alteração à definição de veículos movidos a hidrogénio no artigo 3.º.*

### Alteração 20

#### Proposta de regulamento – acto modificativo

##### Artigo 11 – n.º 1

###### *Texto da Comissão*

1. Com efeitos a partir da data prevista no n.º 2 do artigo 15.º, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos ou recusar a homologação CE de componente ou a homologação nacional a novos tipos de componentes ou de sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

###### *Alteração*

1. Com efeitos a partir da data prevista no n.º 2 do artigo 15.º, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos ou recusar a homologação CE de componente ou a homologação nacional a novos tipos de componentes ou de sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento *e nas respectivas medidas de execução.*

### Alteração 21

#### Proposta de regulamento – acto modificativo

##### Artigo 11 – n.º 2

###### *Texto da Comissão*

2. Com efeitos a partir de [data, 36 meses a contar da data de entrada em vigor], as autoridades nacionais devem, no caso de novos veículos que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos e, no caso de novos componentes ou sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente

###### *Alteração*

2. Com efeitos a partir de [data, 36 meses a contar da data de entrada em vigor], as autoridades nacionais devem, no caso de novos veículos que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento *e nas respectivas medidas de execução*, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos e, no caso de novos componentes ou sistemas a hidrogénio que não cumpram

regulamento, proibir a sua venda e entrada em serviço.

os requisitos estabelecidos no presente regulamento *e nas respectivas medidas de execução*, proibir a sua venda e entrada em serviço.

## Alteração 22

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 11 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução adoptadas nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo ou novo tipo de componente ou sistema a hidrogénio, nem proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de um novo veículo nem a venda ou entrada em serviço de um novo componente ou sistema a hidrogénio, nos casos em que o veículo, componente ou sistema em causa cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

#### *Alteração*

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução adoptadas nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo ou *a homologação CE a um* novo tipo de componente ou sistema a hidrogénio, nem proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de um novo veículo nem a venda ou entrada em serviço de um novo componente ou sistema a hidrogénio, nos casos em que o veículo, componente ou sistema em causa cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento *e nas respectivas medidas de execução*.

#### *Justificação*

*Inclui-se uma referência a "medidas de execução" com base no mesmo princípio do n.º 1 do artigo 4.º. Inclui-se uma referência a "homologação CE" para tornar o texto coerente com os parágrafos anteriores: se se faz referência à homologação CE de um novo modelo de veículo, também é necessário fazê-lo para um novo tipo de componente ou sistema a hidrogénio.*

## Alteração 23

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 12 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

***Em conformidade com o procedimento previsto no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE***, a Comissão adoptará as seguintes medidas de execução:

- a) as disposições administrativas para a homologação CE de veículos no que se refere à propulsão a hidrogénio, e de componentes e sistemas a hidrogénio;
- b) a informação a facultar pelos fabricantes para efeitos da homologação e da inspecção periódica referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º;
- c) as regras pormenorizadas para os procedimentos de ensaio estabelecidas nos anexos II a V;
- d) as regras pormenorizadas para os componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidas no anexo VI;
- e) os requisitos para o funcionamento seguro e fiável dos componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidos no artigo 5.º.

#### *Alteração*

A Comissão adoptará as seguintes medidas de execução:

- a) as disposições administrativas para a homologação CE de veículos no que se refere à propulsão a hidrogénio, e de componentes e sistemas a hidrogénio;
- b) a informação a facultar pelos fabricantes para efeitos da homologação e da inspecção periódica referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º;
- c) as regras pormenorizadas para os procedimentos de ensaio estabelecidas nos anexos II a V;
- d) as regras pormenorizadas para os componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidas no anexo VI, ***nomeadamente a identificação clara e rápida dos veículos para serviços de socorro, em conformidade com o ponto 15 desse anexo***;
- e) os requisitos para o funcionamento seguro e fiável dos componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidos no artigo 5.º.

***Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, a fim de a completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/EC.***

#### *Justificação*

*Esta clarificação é necessária porque as medidas de execução devem ser adoptadas em conformidade com a Directiva-Quadro 2007/46/CE, que é o documento de base para a*

homologação de todos os veículos.

## Alteração 24

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 12 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

***Em conformidade com o procedimento previsto no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE***, a Comissão poderá adoptar as seguintes medidas de execução:

- a) requisitos técnicos específicos para a aplicação do n.º 4 do artigo 8.º e do n.º 2 do artigo 9.º;
- b) Especificações para os requisitos relacionados com qualquer um dos seguintes aspectos:

- novas formas de armazenagem ou utilização de hidrogénio;
- protecção do veículo contra a colisão;
- requisitos de segurança do sistema integrado, abrangendo, pelo menos, a detecção de fugas e os requisitos relacionados com o gás de purga;
- isolamento eléctrico e segurança eléctrica;
- c) outras medidas necessárias para a execução do presente regulamento.

#### *Alteração*

A Comissão poderá adoptar as seguintes medidas de execução:

- a) requisitos técnicos específicos para a aplicação do n.º 4 do artigo 8.º e do n.º 2 do artigo 9.º;
- b) Especificações para os requisitos relacionados com qualquer um dos seguintes aspectos:

***- utilização de hidrogénio puro ou de uma mistura de hidrogénio e de gás natural/biometano;***

- novas formas de armazenagem ou utilização de hidrogénio;
- protecção do veículo contra a colisão ***no que se refere à integridade dos componentes e sistemas de hidrogénio;***
- requisitos de segurança do sistema integrado, abrangendo, pelo menos, a detecção de fugas e os requisitos relacionados com o gás de purga;
- isolamento eléctrico e segurança eléctrica;
- c) outras medidas necessárias para a execução do presente regulamento.

***Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, a fim de a completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/EC.***

## Justificação

*Esta clarificação é necessária porque as medidas de execução devem ser adoptadas em conformidade com a Directiva-Quadro 2007/46/CE, que é o documento de base para a homologação de todos os veículos. A presente alteração insere o requisito específico referente ao hidrogénio puro ou a uma mistura de hidrogénio e de gás natural/biometano que foi suprimido no n.º 1 do artigo 3.º, porque é mais lógica a presença aqui deste esclarecimento – nas disposições de execução. O mesmo se aplica à inserção de uma referência à integridade dos componentes e sistemas de hidrogénio no que se refere à protecção contra a colisão. A rotulagem pertence a este artigo enquanto importante elemento da identificação dos veículos com componentes de hidrogénio.*

### Alteração 25

#### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 14 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [data, 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento] e notificam imediatamente qualquer alteração posterior das mesmas.

##### *Alteração*

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento **e nas respectivas medidas de execução** e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [data, 18 meses após a **data de** entrada em vigor do presente regulamento] e notificam imediatamente qualquer alteração posterior das mesmas.

### Alteração 26

#### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo I – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

Estão sujeitos a homologação os seguintes componentes para hidrogénio:

##### *Alteração*

**Quando o veículo deles disponha**, estão sujeitos a homologação os seguintes componentes para hidrogénio:

*Justificação*

*Assim o texto torna-se mais preciso e muito mais claro.*

**Alteração 27**

**Proposta de regulamento – acto modificativo  
Anexo I – título a) – ponto 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) sensores de detecção de fuga de hidrogénio.***

*Justificação*

*Os sensores pertencem logicamente a este grupo.*

**Alteração 28**

**Proposta de regulamento – acto modificativo  
Anexo I – título b) – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

b) componentes concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido:

b) componentes concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido ***a uma pressão nominal de serviço superior a 3,0 MPa:***

*Justificação*

*É judicioso limitar a obrigação de homologar os componentes apenas àqueles que utilizam o hidrogénio (gasoso) comprimido a uma pressão superior a 3,0 MPa, porque assim se evitariam confusões com a aprovação de partes expostas a pressão inferior, cuja homologação complicaria desnecessariamente o processo de homologação (e que pertence ao título a), que se refere aos componentes concebidos para a utilização de hidrogénio líquido).*

## Alteração 29

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo I – título b) – ponto 15-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(15-A) sensores de detecção de fuga de hidrogénio.***

*Justificação*

*Os sensores pertencem logicamente a este grupo.*

## Alteração 30

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo II – alínea c)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(c) Ensaio de enchimento máximo: O objectivo do ensaio é demonstrar que o nível de hidrogénio nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão durante a operação de enchimento.

(c) Ensaio de enchimento máximo: O objectivo do ensaio é demonstrar que ***o sistema que impede o enchimento excessivo dos contentores funciona correctamente e que*** o nível de hidrogénio nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão durante a operação de enchimento.

*Justificação*

*O objectivo da presente alteração é o de clarificar que o que realmente importa é o bom funcionamento do sistema que impede o enchimento excessivo – isto é, que apenas quando o sistema funciona correctamente o nível de hidrogénio atingido durante o enchimento nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão.*

## Alteração 31

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo III – alínea c)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

c) Ensaio de fadiga: O objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio são capazes de funcionar em

c) Ensaio de fadiga: O objectivo do ensaio é demonstrar que os componentes para hidrogénio são capazes de funcionar em

contínuo de maneira fiável. O ensaio consiste na execução de um número específico de ciclos de ensaio para o componente para hidrogénio em *diversas* condições de temperatura e de pressão. Um ciclo de ensaio significa o funcionamento normal (ou seja, uma abertura e um fecho) do componente para hidrogénio.

contínuo de maneira fiável. O ensaio consiste na execução de um número específico de ciclos de ensaio para o componente para hidrogénio em *determinadas* condições de temperatura e de pressão. Um ciclo de ensaio significa o funcionamento normal (ou seja, uma abertura e um fecho) do componente para hidrogénio.

### **Alteração 32**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo VI – ponto 6-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***6-A. Em caso de acidente, uma válvula de corte automática deve interromper o fluxo de gás do contentor.***

*Justificação*

*Uma válvula de corte automática deveria ser aqui incluída porque, em caso de acidente, é evidente que se tem de interromper o caudal de gás procedente do contentor.*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo VI – ponto 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

13. Os componentes para hidrogénio que possam eventualmente deixar escapar hidrogénio para o habitáculo, para o porta-bagagens ou para outro compartimento não ventilado devem estar protegidos por uma cobertura estanque ao gás ou ser tornados estanques por uma solução equivalente, ***tal como especificado na legislação de execução.***

13. Os componentes para hidrogénio que possam eventualmente deixar escapar hidrogénio para o habitáculo, para o porta-bagagens ou para outro compartimento não ventilado devem estar protegidos por uma cobertura estanque ao gás ou ser tornados estanques por uma solução equivalente.

*Justificação*

*Esta referência não figura em nenhum dos outros pontos do Anexo VI, o que é lógico porque*

a alínea d) do n.º 1 do artigo 12.º estipula que as "medidas" serão adoptadas para todo o Anexo VI. Em segundo lugar, surge aqui a expressão "legislação de execução", enquanto que em todas as outras partes o termo utilizado é "medidas".

### Alteração 34

#### Proposta de regulamento Anexo VI – ponto 15

##### *Texto da Comissão*

15. *Podem usar-se etiquetas para indicar* aos serviços de socorro *a utilização* de hidrogénio *líquido ou hidrogénio (gasoso) comprimido*.

##### *Alteração*

15. *Deve ser possível* aos serviços de socorro *identificar a fonte* de hidrogénio *de um veículo*.

##### *Justificação*

*Os veículos movidos a hidrogénio não oferecem, em caso de acidente, riscos superiores aos dos veículos que utilizam combustíveis fósseis. Por tal motivo, importa evitar que os veículos a hidrogénio sejam injustamente considerados como especialmente perigosos em caso de acidente. Os serviços de socorro devem, todavia, poder identificar o combustível, numa primeira fase através de uma rotulagem discreta e não estigmatizante, a longo prazo, por e-call (sinal automático emitido pelo veículo em caso de acidente) ou de uma base de dados central (ver também alteração 4).*

### Alteração 35

#### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo VII – ponto 7 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

7. No anexo XI, *apêndice 4*, ponto 62, é aditada ao quadro a linha seguinte:

##### *Alteração*

7. No Anexo XI, *apêndice 5*, ponto 62, é aditada ao quadro a linha seguinte:

--	--	--	--	--	--	--	--

##### *Justificação*

*O ponto 7 do Anexo VII contém uma referência incorrecta ao "Anexo XI, apêndice 4". A referência correcta é ao apêndice 5, que, na Directiva 2007/46/CE, se refere a gruas móveis.*

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A presente proposta de regulamento visa adoptar, pela primeira vez, disposições técnicas harmonizadas para a homologação de veículos movidos a hidrogénio. É necessário introduzir critérios de homologação para veículos a hidrogénio a nível europeu, a fim de garantir o funcionamento do mercado interno e, simultaneamente, um elevado nível de segurança e de protecção do ambiente. Dado que os veículos movidos a hidrogénio não se encontram actualmente incluídos no regime comunitário de homologação de veículos, os Estados-Membros podem conceder homologações individuais a esses veículos, sem necessidade de adoptar novas disposições jurídicas. Tal prática comporta o risco de cada Estado-Membro estabelecer as suas próprias condições de homologação, perturbando o mercado interno, o que implicaria custos elevados para os fabricantes e riscos para a segurança, representando ao mesmo tempo um obstáculo considerável à divulgação da tecnologia a hidrogénio. Por tal motivo, a relatora considera a proposta da Comissão um passo importante no sentido da utilização de combustíveis alternativos no sector dos transportes.

Noutras regiões da Terra, como o espaço económico dos EUA ou asiático - trabalha-se igualmente no desenvolvimento de veículos movidos a hidrogénio. Também aí se coloca o problema da homologação. As negociações estabelecidas pela UE a nível internacional, tendo em vista condições de homologação válidas a nível mundial, vão prolongar-se ainda por um período considerável. Neste contexto, um regulamento da UE nessa matéria poderia abrir caminho a uma homologação internacional.

Em conjunto com os biocombustíveis e a electricidade, o hidrogénio constitui uma das principais esperanças da UE para, no futuro, substituir o petróleo no sector dos transportes, reduzir a poluição atmosférica e baixar as emissões de CO<sub>2</sub> relacionadas com os transportes. Enquanto vector de energia, o hidrogénio é universalmente utilizável, pode ser produzido das mais variadas formas a partir de diversas fontes, é transportável e armazenável. Pode introduzir no mercado energias renováveis, mas também pode ser integrado no sistema tradicional. Tais características fazem do hidrogénio, sobretudo no sector dos transportes, uma opção interessante.

Ao mesmo tempo, erguem-se repetidamente vozes críticas que emitem dúvidas sobre as vantagens ambientais do hidrogénio, dado ser um vector, mas não uma fonte de energia. Independentemente de partilharmos ou não as reservas contra o hidrogénio enquanto vector de energia, tais reservas não constituem, no entender da relatora, um argumento contra o presente regulamento, enquanto tal, em matéria de homologação. A indubitável flexibilidade do hidrogénio como combustível no sector dos transportes faz dele, sobretudo no sector automóvel, uma tecnologia com possibilidades de evolução. O desenvolvimento ulterior mostrará se os veículos a hidrogénio poderão no futuro impor-se no mercado, ou se outras tecnologias conhecerão maior êxito. A existência de normas de homologação uniformes a nível da UE constitui, porém, o requisito mínimo para a comercialização de veículos a hidrogénio.

A relatora salienta que a introdução com êxito de veículos a hidrogénio no mercado europeu depende igualmente da criação tempestiva da necessária rede de postos de reabastecimento. Por outro lado, o âmbito de aplicação do regulamento deverá ser alargado aos veículos de

duas rodas. A relatora manifesta-se ainda favorável à possibilidade de identificação dos veículos a hidrogénio pelos serviços de socorro. Para tal existem, além da rotulagem a utilizar numa primeira fase, diversas possibilidades a longo prazo, como o sistema e-call (emissão automática de um sinal pelo veículo aos serviços de socorro em caso de acidente), ou uma base de dados central, reunindo os dados técnicos de um veículo independentemente do seu proprietário, os quais podem ser consultados pelos serviços de socorro em caso de acidente. Estas modalidades de identificação são já tecnicamente possíveis, faltando apenas a infra-estrutura correspondente.

Rumo a uma gestão sustentável da energia, apoiada em energias renováveis e compatíveis com o ambiente, assume grande relevância a passagem a combustíveis não fósseis nos transportes individuais. Tal fica igualmente a dever-se ao facto de, no sector do automóvel particular, os cidadãos poderem verificar quotidianamente, na sua própria experiência, as oportunidades e os limites da tecnologia a hidrogénio.

Por outro lado, o actual debate sobre a cultura sustentável de biocombustíveis mostra que não podemos prescindir de outras tecnologias, novas e sustentáveis, no sector dos transportes. Importa, por tal motivo, que o presente regulamento crie as condições necessárias para a homologação a nível europeu de veículos movidos a hidrogénio, como combustível alternativo.

8.5.2008

## PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR

dirigido à Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Directiva 2007/46/CE (COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

Relator de parecer: Alojz Peterle

### ALTERAÇÕES

A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar insta a Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

#### Alteração 1

##### Proposta de regulamento Considerando 4

###### *Texto da Comissão*

(4) No sector dos transportes, há que procurar alcançar uma maior proporção de veículos respeitadores do ambiente e importa envidar esforços adicionais no sentido de se colocarem mais veículos desses no mercado. A introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos pode contribuir para uma melhoria considerável da qualidade do ar das cidades.

###### *Alteração*

(4) No sector dos transportes, há que procurar alcançar uma maior proporção de veículos respeitadores do ambiente e importa envidar esforços adicionais no sentido de se colocarem mais veículos desses no mercado. A introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos pode contribuir para uma melhoria considerável da qualidade do ar das cidades ***e, por conseguinte, do estado da saúde pública.***

## Justificação

*É importante realçar a contribuição que a introdução de veículos que utilizam combustíveis alternativos também pode ter para a melhoria da saúde pública.*

### Alteração 2

#### Proposta de regulamento Considerando 6-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-A) O Relatório Final do grupo de alto nível CARS 21 (Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI)<sup>1</sup> estipula que se devem manter, se necessário, todos os esforços no sentido de uma harmonização crescente a nível internacional das regulamentações em matéria de veículos a motor, com vista ao alargamento da harmonização a áreas ainda não abrangidas, em particular no quadro dos acordos da UNECE de 1958 e de 1998. Em consonância com esta recomendação, a Comissão deve continuar a apoiar o desenvolvimento de requisitos harmonizados a nível internacional no tocante a veículos a motor sob os auspícios da UNECE. Em especial, caso seja aprovado um Regulamento Técnico Global (RTG) sobre veículos movidos a hidrogénio ou a células de combustível, a Comissão deve estudar a possibilidade de adaptar os requisitos do presente regulamento aos do RTG.***

---

1

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 6-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(6-B) As misturas de hidrogénio poderiam ser utilizadas como combustível de transição para facilitar a introdução de veículos movidos a hidrogénio nos países em que existe uma boa infra-estrutura de gás natural. A Comissão deve, por conseguinte, estabelecer os requisitos para o uso de misturas de hidrogénio e gás natural/biometano, em especial o volume de hidrogénio e de gás, tendo em conta a sua exequibilidade técnica e os benefícios ambientais.***

### Alteração 4

#### Proposta de regulamento Considerando 7-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(7-A) Os veículos movidos a hidrogénio devem futuramente funcionar com hidrogénio puro produzido, na medida do possível, através de energias renováveis. Os veículos que utilizam uma mistura de hidrogénio e gás natural/biometano como combustível para a propulsão devem representar apenas uma tecnologia de transição.***

*Justificação*

*A utilização de gás natural como combustível provoca emissões de gases de escape, pelo que representa apenas uma tecnologia de transição.*

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 7-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(7-B) Os veículos movidos a hidrogénio apenas poderão ter êxito no mercado quando existir na Europa uma infra-estrutura suficiente a nível de estações de serviço. A Comissão deverá, por tal motivo, estudar medidas adequadas para apoiar a criação de um sistema de reabastecimento normalizado para uma rede de estações de serviço para veículos a hidrogénio à escala europeia.***

*Justificação*

*No que diz respeito às estações de serviço para veículos movidos a gás natural o problema consiste em que os sistemas de abastecimento nos vários Estados-Membros funcionam de maneira diferente. É conveniente velar por que a construção de postos de reabastecimento de hidrogénio permita que os veículos movidos a hidrogénio encontrem à sua disposição o mesmo sistema de reabastecimento em toda a Europa.*

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(1) «veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio ***puro ou uma mistura de hidrogénio e de gás natural*** como combustível para a propulsão do veículo;

(1) «veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio como combustível para a propulsão do veículo;

## Alteração 7

### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4. É permitida a utilização da mistura de hidrogénio gasoso e de gás natural como combustível.**

**Suprimido**

*Justificação*

*A presente modificação torna-se necessária em consequência da alteração à definição de veículos movidos a hidrogénio no artigo 3.º.*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento

#### Artigo 9 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2. É permitida a utilização da mistura de hidrogénio gasoso e de gás natural como combustível.**

**Suprimido**

*Justificação*

*A presente modificação torna-se necessária em consequência da alteração à definição de veículos movidos a hidrogénio no artigo 3.º.*

## Alteração 9

### Proposta de regulamento

#### Artigo 12 – n.º 2 – alínea b) – travessão -1 (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**– utilização do hidrogénio puro ou de uma mistura de hidrogénio e de gás natural/biometano;**

## PROCESSO

<b>Título</b>	Homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio
<b>Referências</b>	COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b>	IMCO
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 25.10.2007
<b>Relator de parecer</b> Data de designação	Alojz Peterle 20.12.2007
<b>Exame em comissão</b>	3.4.2008
<b>Data de aprovação</b>	6.5.2008
<b>Resultado da votação final</b>	+: 51 –: 0 0: 0
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Marie-Noëlle Lienemann, Jules Maaten, Linda McAvan, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Inés Ayala Sender, Christofer Fjellner, Anne Laperrouze, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Alojz Peterle, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij
<b>Suplente(s) (n.º 2 do art. 178.º) presente(s) no momento da votação final</b>	Armando França

8.5.2008

## **PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA**

dirigido à Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor movidos a hidrogénio e que altera a Directiva 2007/46/CE (COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD))

Relator de parecer: Vladimir Remek

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

Actualmente pode parecer prematuro definir normas sobre a construção de veículos a motor movidos a hidrogénio. Porém, é precisamente porque começam a aparecer os primeiros veículos deste tipo que é absolutamente adequado e sensato criar antecipadamente o enquadramento necessário para este tema. Também é encorajante o facto de este enquadramento aparecer primeiro como um conceito a nível europeu, permitindo que as normas se reflectam no equipamento técnico emergente em vez do contrário – o que frequentemente é problemático quando é necessário reunir conceitos preexistentes sob um tecto "a nível europeu" de normas e regulamentos.

Por isso, deste ponto de vista, a iniciativa é bastante positiva. Dado que a aplicação na prática desta tecnologia relativamente nova poderá ser acompanhada por uma série de problemas de segurança, temos de assegurar que os sistemas de hidrogénio fornecem o mesmo nível de segurança que a tecnologia de propulsão convencional. A utilização do hidrogénio (que não é considerado uma fonte de energia, mas um vector energético promissor) nos veículos rodoviários constitui um passo muito positivo para o ambiente. Não se produzem emissões de carbono ou de gases com efeito de estufa e, por isso, a proporção de automóveis movidos a hidrogénio nas estradas deve aumentar, quanto mais não seja, ajudando a aumentar a confiança pública nesta nova tecnologia. Além disso, deve haver um enquadramento legislativo para a homologação destes veículos, já que isso não existe actualmente. Algumas empresas já produziram protótipos de veículos movidos a hidrogénio e até procederam à sua comercialização (por exemplo, um pequeno número de autocarros movidos a células de combustível). Devemos recordar também que já existe uma considerável actividade neste domínio nos EUA, Japão e Coreia, o que significa que ainda é relativamente boa altura – do ponto de vista da manutenção da competitividade – para a UE apresentar o documento proposto.

A proposta apresentada foi antecedida por uma série de discussões técnicas no seio dos órgãos da Comissão e entre partes interessadas – principalmente fabricantes e instituições de investigação especializadas (em particular o *TRL* do Reino Unido). O Grupo de Trabalho "Hidrogénio" especializado (cujas discussões formaram a base da proposta) está activo no seio da Comissão. Em Junho de 2006 foi enviado um questionário a todos aqueles que participaram no processo preparatório com vista a recolher os pontos de vista relativamente à opção preferida para abordar esta questão. O resultado destas actividades foi apresentado aos Estados-Membros em 2006 e no início de 2007 e ficou claro que era necessária uma avaliação de impacto complexa sobre eventuais abordagens.

A abordagem escolhida foi a legislação a nível da UE, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, dado que não é possível alcançar os objectivos pretendidos através de acções isoladas por Estados-Membros a título individual. A proposta de regulamento define apenas disposições fundamentais para a homologação de veículos das categorias M e N, sendo as especificações técnicas definidas em medidas de execução. O regulamento também se destina a abordar a protecção dos veículos contra as consequências da colisão e a utilização de hidrogénio. Para os fins do presente regulamento entende-se por veículo movido a hidrogénio qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio puro ou uma mistura de hidrogénio e de gás natural. Por sistema de propulsão entende-se a utilização de hidrogénio em motores de combustão interna ou a propulsão graças à utilização de células de combustível. Além disso, o regulamento define obrigações para os fabricantes e requisitos gerais para os componentes de hidrogénio, incluindo reservatórios e tanques de hidrogénio líquido e de hidrogénio gasoso comprimido. Também aborda os requisitos gerais relativos à instalação de componentes de hidrogénio e sistemas de veículos. Naturalmente, o regulamento também inclui calendários para a aplicação das disposições, medidas de execução, sanções por incumprimento e pormenores acerca da sua entrada em vigor.

A proposta está plenamente em conformidade com a estratégia de desenvolvimento sustentável da UE.

A tabela seguinte fornece informações sobre as perspectivas futuras neste domínio:

**Tabela: Taxas de introdução de veículos movidos a hidrogénio no período de 2017-2025**

Ano	HyWays, hipótese A: apoio político extremamente forte, aprendizagem rápida	HyWays, hipótese B: apoio político forte, aprendizagem rápida	HyWays, hipótese C: apoio político modesto, aprendizagem modesta
2017	1.0%	0.2%	0.006%
2018	1.5%	0.4%	0.02%
2019	2.3%	0.7%	0.04%
2020	3.2%	1.2%	0.1%
2021	4.4%	1.7%	0.1%
2022	5.7%	2.4%	0.2%

2023	7.3%	3.2%	0.4%
2024	9.1%	4.1%	0.6%
2025	11.2%	5.1%	0.8%

Fonte: avaliação de impacto da Comissão Europeia (SEC(2007)1301), p. 33

## ALTERAÇÕES

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia insta a Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento – acto modificativo

##### Artigo 2 – ponto 1

###### *Texto da Comissão*

(1) aos veículos movidos a hidrogénio das categorias M e N, ***incluindo a protecção contra a colisão e a segurança eléctrica desses veículos;***

###### *Alteração*

(1) aos veículos movidos a hidrogénio das categorias M e N;

###### *Justificação*

*O texto a suprimir está incluído na alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º entre os elementos relativamente aos quais a Comissão pode (mas não tem de) definir medidas de execução. Por isso, esta parte do texto deve ser suprimida.*

### Alteração 2

#### Proposta de regulamento – acto modificativo

##### Artigo 3 – ponto 1

###### *Texto da Comissão*

(1) «veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio ***puro ou uma mistura de hidrogénio e de gás natural*** como combustível ***para a propulsão do veículo;***

###### *Alteração*

(1) «veículo movido a hidrogénio», qualquer veículo a motor que utilize hidrogénio como combustível ***no seu sistema de propulsão;***

### *Justificação*

*Na sequência de discussões sobre se é ou não necessário procurar uma melhor definição de hidrogénio como meio de propulsão (hidrogénio puro, uma mistura de hidrogénio e de gás natural, etc.), a nova definição é mais simples: refere-se a veículos cujos sistemas de propulsão utilizam hidrogénio em qualquer estado. Ver também a alteração 13 e respectiva justificação.*

### **Alteração 3**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo**

#### **Artigo 4 – n.º 1**

##### *Texto da Comissão*

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos movidos a hidrogénio vendidos, matriculados ou colocados em serviço na Comunidade e todos os componentes para hidrogénio ou sistemas a hidrogénio vendidos ou colocados em serviço na Comunidade estão homologados em conformidade com o presente regulamento.

##### *Alteração*

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos movidos a hidrogénio vendidos, matriculados ou colocados em serviço na Comunidade e todos os componentes para hidrogénio ou sistemas a hidrogénio vendidos ou colocados em serviço na Comunidade estão homologados em conformidade com o presente regulamento **e as respectivas medidas de execução.**

### *Justificação*

*Os fabricantes de veículos têm de cumprir, em termos técnicos, não apenas o disposto no presente regulamento, mas também, naturalmente, os requisitos da "regulamentação de execução" deste regulamento, que definirá requisitos técnicos mais pormenorizados para os veículos e os seus sistemas a hidrogénio.*

### **Alteração 4**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo**

#### **Artigo 4 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Para efeitos da homologação dos veículos, os fabricantes devem equipar os veículos movidos a hidrogénio com os componentes e sistemas a hidrogénio ensaiados e instalados em conformidade com o presente regulamento.

##### *Alteração*

2. Para efeitos da homologação dos veículos, os fabricantes devem equipar os veículos movidos a hidrogénio com os componentes e sistemas a hidrogénio ensaiados e instalados em conformidade com o presente regulamento **e as**

*respectivas medidas de execução.*

*Justificação*

*Vide justificação da alteração 3.*

**Alteração 5**

**Proposta de regulamento – acto modificativo**

**Artigo 4 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. Para efeitos da homologação dos componentes e sistemas, os fabricantes devem garantir que os componentes e sistemas a hidrogénio são ensaiados em conformidade com o presente regulamento.

*Alteração*

3. Para efeitos da homologação dos componentes e sistemas, os fabricantes devem garantir que os componentes e sistemas a hidrogénio são ensaiados em conformidade com o presente regulamento *e as respectivas medidas de execução.*

*Justificação*

*Vide justificação da alteração 3.*

**Alteração 6**

**Proposta de regulamento – acto modificativo**

**Artigo 4 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. Os fabricantes devem facultar informação para a inspecção *periódica* dos sistemas e componentes para hidrogénio durante a vida útil do veículo.

*Alteração*

5. Os fabricantes devem facultar *aos organismos de inspecção autorizados* informação para a inspecção *e manutenção* dos sistemas e componentes para hidrogénio durante a vida útil do veículo.

*Justificação*

*A redacção original é demasiado geral. A proposta original contém o termo "periódica". Obviamente, a informação será sempre específica para o seu destinatário pretendido.*

## Alteração 7

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 5 – alínea d)

#### *Texto da Comissão*

d) os componentes e sistemas a hidrogénio suportam as temperaturas e pressões previstas durante todo o tempo de vida;

#### *Alteração*

d) os componentes e sistemas a hidrogénio suportam as temperaturas e pressões previstas durante todo o tempo de vida **esperado**;

#### *Justificação*

*O tempo de vida dos componentes e sistemas a hidrogénio deve ser definido com maior precisão através da inclusão do termo "esperado" (a seguir a "tempo de vida").*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 8 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

***3. Deve ser facultada uma descrição pormenorizada das propriedades e tolerâncias dos principais materiais utilizados na concepção dos reservatórios, incluindo os resultados dos ensaios aos quais esses materiais tenham sido submetidos.***

#### *Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

#### *Justificação*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

## Alteração 9

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 11 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Com efeitos a partir da data prevista no n.º 2 do artigo 15.º, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados

#### *Alteração*

1. Com efeitos a partir da data prevista no n.º 2 do artigo 15.º, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados

com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos ou recusar a homologação CE de componente ou a homologação nacional a novos tipos de componentes ou de sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos ou recusar a homologação CE de componente ou a homologação nacional a novos tipos de componentes ou de sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento ***e nas respectivas medidas de execução.***

#### *Justificação*

*Vide justificação da alteração 3.*

### **Alteração 10**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 11 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Com efeitos a partir de [data, 36 meses a contar da data de entrada em vigor], as autoridades nacionais devem, no caso de novos veículos que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos e, no caso de novos componentes ou sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, proibir a sua venda e entrada em serviço.

##### *Alteração*

2. Com efeitos a partir de [data, 36 meses a contar da data de entrada em vigor], as autoridades nacionais devem, no caso de novos veículos que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento ***e nas respectivas medidas de execução***, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, deixar de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e proibir o registo, a venda e a entrada em serviço desses veículos e, no caso de novos componentes ou sistemas a hidrogénio que não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento ***e nas respectivas medidas de execução***, proibir a sua venda e entrada em serviço.

#### *Justificação*

*Vide justificação da alteração 3.*

## Alteração 11

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 11 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução adoptadas nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo ou novo tipo de componente ou sistema a hidrogénio, nem proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de um novo veículo nem a venda ou entrada em serviço de um novo componente ou sistema a hidrogénio, nos casos em que o veículo, componente ou sistema em causa cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

#### *Alteração*

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução adoptadas nos termos do n.º 1 do artigo 12.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com a propulsão a hidrogénio, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a um novo modelo de veículo ou **a homologação CE ou a homologação nacional a um** novo tipo de componente ou sistema a hidrogénio, nem proibir o registo, a venda ou a entrada em serviço de um novo veículo nem a venda ou entrada em serviço de um novo componente ou sistema a hidrogénio, nos casos em que o veículo, componente ou sistema em causa cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento **e nas respectivas medidas de execução.**

#### *Justificação*

*Inclui-se uma referência a "medidas de execução" com base no mesmo princípio do n.º 1 do artigo 4.º. Inclui-se uma referência a "homologação CE" para tornar o texto coerente com os parágrafos anteriores: se se faz referência à homologação CE de um novo modelo de veículo, também é necessário fazê-lo para um novo tipo de componente ou sistema a hidrogénio.*

## Alteração 12

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 12 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

***Em conformidade com o procedimento previsto no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE***, a Comissão adoptará as seguintes medidas de execução:

#### *Alteração*

A Comissão adoptará as seguintes medidas de execução:

- a) as disposições administrativas para a homologação CE de veículos no que se refere à propulsão a hidrogénio, e de componentes e sistemas a hidrogénio;
- b) a informação a facultar pelos fabricantes para efeitos da homologação e da inspeção periódica referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º;
- c) as regras pormenorizadas para os procedimentos de ensaio estabelecidas nos anexos II a V;
- d) as regras pormenorizadas para os componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidas no anexo VI;
- e) os requisitos para o funcionamento seguro e fiável dos componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidos no artigo 5.º.

- a) as disposições administrativas para a homologação CE de veículos no que se refere à propulsão a hidrogénio, e de componentes e sistemas a hidrogénio;
- b) a informação a facultar pelos fabricantes para efeitos da homologação e da inspeção periódica referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 4.º;
- c) as regras pormenorizadas para os procedimentos de ensaio estabelecidas nos anexos II a V;
- d) as regras pormenorizadas para os componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidas no anexo VI;
- e) os requisitos para o funcionamento seguro e fiável dos componentes e sistemas a hidrogénio estabelecidos no artigo 5.º.

***Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, a fim de a completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/EC.***

### *Justificação*

*Esta clarificação é necessária porque as medidas de execução devem ser adoptadas em conformidade com a Directiva-Quadro 2007/46/CE, que é o documento de base para a homologação de todos os veículos.*

## **Alteração 13**

### **Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 12 – n.º 2**

#### *Texto da Comissão*

***Em conformidade com o procedimento previsto no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, a Comissão poderá adoptar as seguintes medidas de execução:***

- a) requisitos técnicos específicos para a aplicação do n.º 4 do artigo 8.º e do n.º 2 do

#### *Alteração*

A Comissão poderá adoptar as seguintes medidas de execução:

- a) requisitos técnicos específicos para a aplicação do n.º 4 do artigo 8.º e do n.º 2 do

artigo 9.º;

b) Especificações para os requisitos relacionados com qualquer um dos seguintes aspectos:

- novas formas de armazenagem ou utilização de hidrogénio;
- protecção do veículo contra a colisão;
- requisitos de segurança do sistema integrado, abrangendo, pelo menos, a detecção de fugas e os requisitos relacionados com o gás de purga;
- isolamento eléctrico e segurança eléctrica;

c) outras medidas necessárias para a execução do presente regulamento.

artigo 9.º;

b) Especificações para os requisitos relacionados com qualquer um dos seguintes aspectos:

***- utilização de hidrogénio puro ou de uma mistura de hidrogénio e de gás natural/biometano;***

- novas formas de armazenagem ou utilização de hidrogénio;
- protecção do veículo contra a colisão ***no que se refere à integridade dos componentes e sistemas de hidrogénio;***
- requisitos de segurança do sistema integrado, abrangendo, pelo menos, a detecção de fugas e os requisitos relacionados com o gás de purga;
- isolamento eléctrico e segurança eléctrica;
- rotulagem do veículo;***

c) outras medidas necessárias para a execução do presente regulamento.

***Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, a fim de a completar, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/EC.***

#### *Justificação*

*Esta clarificação é necessária porque as medidas de execução devem ser adoptadas em conformidade com a Directiva-Quadro 2007/46/CE, que é o documento de base para a homologação de todos os veículos. A presente alteração insere o requisito específico referente ao hidrogénio puro ou a uma mistura de hidrogénio e de gás natural/biometano que foi suprimido no n.º 1 do artigo 3.º, porque é mais lógica a presença aqui deste esclarecimento – nas disposições de execução. O mesmo se aplica à inserção de uma referência à integridade dos componentes e sistemas de hidrogénio no que se refere à protecção contra a colisão. A rotulagem pertence a este artigo enquanto importante elemento da identificação dos veículos com componentes de hidrogénio.*

## Alteração 14

### Proposta de regulamento – acto modificativo Artigo 14 – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [data, **18 meses** após a entrada em vigor do presente regulamento] e notificam imediatamente qualquer alteração posterior das mesmas.

#### *Alteração*

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção dos fabricantes ao disposto no presente regulamento **e nas respectivas medidas de execução** e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam essas disposições à Comissão até [data, **24 meses** após a **data de** entrada em vigor do presente regulamento] e notificam imediatamente qualquer alteração posterior das mesmas.

#### *Justificação*

*"Medidas de execução" – ver justificação da alteração 3. No que respeita à extensão do período a 24 meses, a duração dos processos legislativos nacionais pode ser tal que 18 meses sejam um período demasiado curto para que um país notifique a Comissão das disposições de sanção que adoptou.*

## Alteração 15

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo I – parte introdutória

#### *Texto da Comissão*

Estão sujeitos a homologação os seguintes componentes para hidrogénio:

#### *Alteração*

***Quando o veículo deles disponha***, estão sujeitos a homologação os seguintes componentes para hidrogénio:

#### *Justificação*

*Assim o texto torna-se mais preciso e muito mais claro.*

## Alteração 16

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo I – título a) – ponto 10-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) sensores de detecção de fuga de hidrogénio.***

*Justificação*

*Os sensores pertencem logicamente a este grupo.*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo 1 – título b)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

b) componentes concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido:

b) componentes concebidos para a utilização de hidrogénio (gasoso) comprimido ***a uma pressão nominal de serviço superior a 3,0 MPa:***

*Justificação*

*É judicioso limitar a obrigação de homologar os componentes apenas àqueles que utilizam o hidrogénio (gasoso) comprimido a uma pressão superior a 3,0 MPa, porque assim se evitariam confusões com a aprovação de partes expostas a pressão inferior, cuja homologação complicaria desnecessariamente o processo de homologação (e que pertence ao título a), que se refere aos componentes concebidos para a utilização de hidrogénio líquido).*

## Alteração 18

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo I – título b) – ponto 15-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(15-A) sensores de detecção de fuga de hidrogénio.***

### *Justificação*

*Os sensores pertencem logicamente a este grupo.*

### **Alteração 19**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo II – alínea c)**

##### *Texto da Comissão*

(c) Ensaio de enchimento máximo: O objectivo do ensaio é demonstrar que o nível de hidrogénio nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão durante a operação de enchimento.

##### *Alteração*

(c) Ensaio de enchimento máximo: O objectivo do ensaio é demonstrar que **o sistema que impede o enchimento excessivo dos contentores funciona correctamente e que** o nível de hidrogénio nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão durante a operação de enchimento.

### *Justificação*

*O objectivo da presente alteração é o de clarificar que o que realmente importa é o bom funcionamento do sistema que impede o enchimento excessivo – isto é, que apenas quando o sistema funciona correctamente o nível de hidrogénio atingido durante o enchimento nunca causa a abertura dos dispositivos de descompressão.*

### **Alteração 20**

#### **Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo VI – ponto 6-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**6-A. Em caso de acidente, uma válvula de corte automática deve interromper o fluxo de gás do contentor.**

### *Justificação*

*Uma válvula de corte automática deveria ser aqui incluída porque, em caso de acidente, é evidente que se tem de interromper o caudal de gás procedente do contentor.*

## Alteração 21

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo VI – ponto 13

#### *Texto da Comissão*

13. Os componentes para hidrogénio que possam eventualmente deixar escapar hidrogénio para o habitáculo, para o porta-bagagens ou para outro compartimento não ventilado devem estar protegidos por uma cobertura estanque ao gás ou ser tornados estanques por uma solução equivalente, ***tal como especificado na legislação de execução.***

#### *Alteração*

13. Os componentes para hidrogénio que possam eventualmente deixar escapar hidrogénio para o habitáculo, para o porta-bagagens ou para outro compartimento não ventilado devem estar protegidos por uma cobertura estanque ao gás ou ser tornados estanques por uma solução equivalente.

#### *Justificação*

*Esta referência não figura em nenhum dos outros pontos do Anexo VI, o que é lógico porque a alínea d) do n.º 1 do artigo 12.º estipula que as "medidas" serão adoptadas para todo o Anexo VI. Em segundo lugar, surge aqui a expressão "legislação de execução", enquanto que em todas as outras partes o termo utilizado é "medidas".*

## Alteração 22

### Proposta de regulamento – acto modificativo Anexo VII – ponto 7 – parte introdutória

#### *Texto da Comissão*

No anexo XI, ***apêndice 4, ponto 62***, é ***aditada*** ao quadro ***a linha*** seguinte:

#### *Alteração*

No anexo XI, ***apêndice 5***, é ***aditado*** ao quadro ***o ponto 58-A*** seguinte:

#### *Justificação*

*O ponto 7 do Anexo VII contém uma referência incorrecta ao "Anexo XI, apêndice 4". A referência correcta é ao apêndice 5, que, na Directiva 2007/46/CE, se refere a gruas móveis.*

## PROCESSO

<b>Título</b>	Homologação dos veículos a hidrogénio	
<b>Referências</b>	COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD)	
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b>	IMCO	
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 25.10.2007	
<b>Relator de parecer</b> Data de designação	Vladimír Remek 22.11.2007	
<b>Exame em comissão</b>	28.2.2008	7.4.2008
<b>Data de aprovação</b>	6.5.2008	
<b>Resultado da votação final</b>	+: 47	–: 0
	0: 1	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Šarūnas Birutis, Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Norbert Glante, András Gyürk, András Gyürk, Fiona Hall, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras	
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Pilar Ayuso, Göran Färm, Juan Fraile Cantón, Robert Goebbels, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, John Purvis, Bernhard Rapkay, Hannes Swoboda, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev	
<b>Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final</b>	Daniel Stroj	

## PROCESSO

<b>Título</b>	Homologação dos veículos a hidrogénio		
<b>Referências</b>	COM(2007)0593 – C6-0342/2007 – 2007/0214(COD)		
<b>Data de apresentação ao PE</b>	10.10.2007		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> <b>Data de comunicação em sessão</b>	IMCO 25.10.2007		
<b>Comissões encarregadas de emitir parecer</b> <b>Data de comunicação em sessão</b>	ENVI 25.10.2007	ITRE 25.10.2007	TRAN 25.10.2007
<b>Comissões que não emitiram parecer</b> <b>Data da decisão</b>	TRAN 24.10.2007		
<b>Relatora</b> <b>Data de designação</b>	Anja Weisgerber 21.11.2007		
<b>Exame em comissão</b>	27.2.2008	25.3.2008	6.5.2008
<b>Data de aprovação</b>	27.5.2008		
<b>Resultado da votação final</b>	+: -: 0:	37 0 0	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Creţu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Pierre Jonckheer, Graf Alexander Lambsdorff, Kurt Lechner, Toine Manders, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Zita Pleštinská, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Marianne Thyssen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Emmanouil Angelakas, Wolfgang Bulfon, Colm Burke, Jan Cremers, Wolf Klinz, Manuel Medina Ortega, Gary Titley, Anja Weisgerber		
<b>Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final</b>	Elisabeth Morin, Nicolae Vlad Popa		
<b>Data de entrega</b>	30.5.2008		