PARLAMENTO EUROPEU

2004 *2009*

Documento de sessão

A6-0329/2008

11.8.2008

***I
RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Matthias Groote

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

Página

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....5

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....27

PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTECÇÃO DOS CONSUMIDORES.....30

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO.....43

PROCESSO.....61

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos
(COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(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)0851),

– 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 (C6-0007/2008),

– Tendo em conta o artigo 51.º do seu Regimento,

– Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0329/2008),

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 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5 Para atingir os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, devem ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros	5 Para atingir os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, devem ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores-limite de emissão, ***devendo ser***

valores-limite de emissão.	***concedido um prazo adequado para o seu cumprimento e para o desenvolvimento da tecnologia necessária***.

Justificação

Importa atingir o objectivo do Parlamento e da Comissão de melhorar a qualidade do ar na UE. É, porém, necessário que a indústria disponha de tempo suficiente para reagir à nova legislação e para que os necessários desenvolvimentos tecnológicos fiquem aptos para comercialização.

Alteração 2

Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) A adaptação dos veículos pesados mais antigos, equipando-os com sistemas mais modernos de controlo das emissões, permitiria melhorar a qualidade do ar. A Comissão deveria ponderar na possibilidade de apresentar legislação comunitária relativa a tais sistemas, garantindo igualmente a limitação das emissões de dióxido de azoto provenientes de sistemas adaptados de controlo de emissões.

Justificação

Todos os anos, cerca de 10% do parque de veículos pesados é substituído. Essa é a razão pela qual ainda vão ser necessários alguns anos para se poder sentir plenamente o efeito das disposições Euro VI. Para se obter o máximo efeito da actual proposta, a Comissão deveria examinar a possibilidade de propor legislação comunitária sobre a instalação de sistemas de adaptação para os veículos existentes.

Alteração 3

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos mercados e 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 maior esperança de vida.	(7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos mercados e 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 maior esperança de vida. ***A fim de favorecer a competitividade dos fabricantes, as normas para as emissões devem permanecer inalteradas durante um período mínimo de cinco anos.***

Justificação

A indústria precisa de um período mínimo de estabilidade de 5 anos para cada norma aplicável às emissões, a fim de obter o retorno dos investimentos necessários para introduzir a nova tecnologia. As alterações muito frequentes aos requisitos relativos às emissões obrigam os fabricantes a consagrarem uma grande quantidade de recursos à actualização dos produtos actuais. Este facto condiciona a chegada de novos produtos ao mercado, gerando uma situação de desvantagem concorrencial. Só a garantia de um período de tempo suficiente e adequado não comprometerá a competitividade e garantirá a realização do objectivo ambiental a longo prazo.

Alteração 4

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir acesso livre à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato pesquisa	(8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir acesso livre à informação sobre a reparação de veículos ***na forma mais adequada, sem***

normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É ***conveniente*** estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios web, conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME);	***impor um ónus desproporcionado em relação aos benefícios para os clientes***, através de um formato *de* pesquisa normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É ***necessário*** estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios web, conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME);

Justificação

A Comissão deve ter poderes para adoptar unicamente medidas adequadas no que respeita ao acesso à reparação e manutenção de veículos. Não existe motivo para impor um ónus desproporcionado comparativamente aos benefícios para os clientes. Não se afigura apropriado, por exemplo, alargar a definição de informação relativa à reparação e manutenção dos veículos ao diagnóstico à distância ou obrigar os fabricantes a permitir que as oficinas de reparação independentes autorizadas tenham acesso ao sistema de segurança dos veículos. Mais do que conveniente, é necessário estabelecer especificações técnicas que sejam seguidas pelos fabricantes nas respectivas páginas na Internet.

Alteração 5

Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-A) O mais tardar …*, a Comissão deverá proceder à revisão do funcionamento do sistema de acesso ilimitado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, com vista a determinar se se justificará consolidar todas as disposições que regem o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos no âmbito da legislação-quadro revista em

matéria de homologação. Se as disposições que regem o acesso a essas informações forem consolidadas por essa via, as disposições correspondentes do presente Regulamento deverão ser revogadas, contanto que os direitos vigentes de acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos sejam preservados.

_____

**** Quatro anos após a data da entrada em vigor do presente Regulamento.***

Justificação

A regulamentação do acesso a todas as informações relativas à reparação e manutenção de veículos deveria ser incorporada na Directiva-Quadro relativa à homologação, ou em qualquer outra legislação-quadro em matéria de homologação. O correspondente Regulamento (CE) n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro V e Euro VI) contém um considerando idêntico (n.º 9).

Alteração 6

Proposta de regulamento
Considerando 8-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-B) A Comissão deverá incentivar o desenvolvimento de um formato-padrão internacionalmente harmonizado para o acesso ilimitado e normalizado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, recorrendo, por exemplo, ao trabalho do Comité Europeu de Normalização (CEN).

Justificação

A Comissão deverá incentivar a adopção de um formato internacionalmente harmonizado em função das normas ISO para o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, em ordem a assegurar o desenvolvimento de um processo de harmonização internacional das regulamentações aplicáveis aos veículos automóveis, alargando-o a áreas ainda não abrangidas.

Alteração 7

Proposta de regulamento
Considerando 8-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-C) É essencial elaborar uma norma europeia comum para o formato da informação do sistema de diagnóstico a bordo e dos dados relativos à reparação e manutenção de veículos. Como o formato existente da Organização para o Aprofundamento de Normas de Informação Estruturadas (OASIS) não pode ser integralmente aplicado à informação do sistema de diagnóstico a bordo e dos dados relativos à reparação e manutenção de veículos pesados, o CEN foi mandatado para elaborar uma norma abrangente relativa a essas informações. Tal norma deverá basear-se no formato OASIS, devidamente adaptado às necessidades especiais dos veículos pesados. Até que a norma em apreço seja adoptada pelo CEN, a informação do sistema de diagnóstico a bordo e os dados relativos à reparação e manutenção de veículos pesados deverão ser apresentados de forma imediatamente acessível e num formato que garanta o acesso não-discriminatório. Estas informações deverão ser disponibilizadas nas páginas dos fabricantes na Internet, ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via julgada adequada. As especificações referentes ao âmbito da informação técnica definida no documento SC1-D2 do OASIS deverão ser incluídas nas medidas adoptadas para a aplicação do presente Regulamento.

Justificação

Os veículos pesados são muitas vezes montados por um único fabricante, mas há um número significativo de pesados que são construídos em várias fases e cujos como "chassis" e motor, por exemplo, são vendidos separadamente. O mercado de acessórios precisa de obter informações relativas à reparação, quer dos veículos montados de uma só vez, quer dos

veículos vendidos, por exemplo, segundo a fórmula motor mais "chassis".
Não é possível proceder à pura e simples transposição da norma Euro V relativa ao acesso às informações de reparação e manutenção dos veículos ligeiros de passageiros para a norma Euro VI, aplicável aos veículos pesados. O formato normalizado tem, por conseguinte, de ser ajustado às necessidades do sector dos veículos pesados.

Alteração 8

Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(15) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo das OCE e facilitar o processo de conformidade em circulação, deve ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis (PEMS)***;***	(15) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo das OCE e facilitar o processo de conformidade em circulação, deve ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis (PEMS) ***de acordo com um calendário apropriado.***

Justificação

A inclusão destes elementos reveste-se de grande importância para uma legislação harmonizada a nível global e para a competitividade da indústria europeia à escala mundial. A Comissão deve ser mais corajosa na linguagem que utiliza e incorporar os regulamentos técnicos mundiais nas normas Euro VI.

Alteração 9

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) Os Estados-Membros devem elaborar medidas ambiciosas para garantir o reequipamento dos veículos pesados existentes em conformidade com as normas EURO VI.

Justificação

Os veículos existentes continuarão a constituir uma grande parte da frota durante anos e o reequipamento apresenta um grande potencial em termos de redução das emissões).

Alteração 10

Proposta de regulamento
Considerando 18-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-B) Os Estados-Membros devem monitorizar periodicamente as taxas de renovação e reequipamento dos veículos, intensificar os seus esforços para reduzir a taxa dos veículos mais poluentes e comunicar anualmente os resultados à Comissão.

Justificação

A monitorização e a comunicação de dados podem constituir uma base que permitirá tornar a política de redução das emissões mais eficaz no futuro.

Alteração 11

Proposta de regulamento
Considerando 24

Texto da Comissão	*Alteração*
(24) Em particular, devem ser conferidos poderes à Comissão para introduzir valores-limite baseados no número de partículas emitidas no Anexo I, especificar o valor do nível admissível da componente de NO2 no valor-limite dos NOx, estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições específicos para homologação, um procedimento de medição do número de partículas, assim como adoptar medidas relativas a emissões fora de ciclo, ao acesso a informação sobre reparação e manutenção de veículos e a ciclos de ensaios utilizados para medir emissões. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a suplementar o presente regulamento, aditando elementos novos e não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de	(24) Em particular, devem ser conferidos poderes à Comissão para introduzir valores-limite baseados no número de partículas emitidas no Anexo I, especificar***, sendo o caso,*** o valor do nível admissível da componente de NO2 no valor-limite dos NOx, estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições específicos para homologação, um procedimento de medição do número de partículas, assim como adoptar medidas relativas a emissões fora de ciclo, ***à utilização de sistemas de medição de emissões portáteis,*** ao acesso a informação sobre reparação e manutenção de veículos e a ciclos de ensaios utilizados para medir emissões. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o

regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.	aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

Justificação

A medição de emissões em condições reais de condução revela frequentemente consideráveis diferenças relativamente aos valores medidos no contexto do ciclo de ensaio. Para evitar que os veículos sejam concebidos especificamente para o ciclo de ensaio e que libertem posteriormente um nível mais elevado de emissões, é imprescindível utilizar sistemas de medição de emissões portáteis e o registo das emissões fora de ciclo.

Alteração 12

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do n.° 2 do artigo 2.° do Regulamento (CE) n.º 715/2007.	O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do n.° 2 do artigo 2.° do Regulamento (CE) n.º 715/2007***, que permite estender, em determinadas condições, as homologações concedidas aos tipos de veículos com uma massa de referência ≤ 2 610 kg a tipos de veículos similares com uma massa de referência ≤ 2 840 kg***.

Justificação

Um certo número de veículos (ligeiros) possui a mesma base técnica. Conforme for a parte superior da carroçaria específica utilizada, assim o seu peso se poderá situar ligeiramente abaixo ou acima do limite de 2610Kg.Tal significa que dois veículos tecnicamente idênticos poderão ser tratados de forma diferente, podendo um ser considerado um veículo ligeiro e o outro um veículo pesado. Daí decorreria uma diferença no que se refere às exigências técnicas para efeitos de homologação. As disposições do Regulamento (CE) n°715/2007 sobre esta matéria são aditadas para clarificar a situação.

Alteração 13

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) ***"Motor", a fonte de propulsão de um veículo à qual pode ser concedida homologação como unidade técnica separada na acepção do ponto 25 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;***	(1) ***"Sistema do motor", o motor, o sistema de controlo de emissões e a interface de comunicação (hardware e mensagens) entre a(s) unidade(s) de comando electrónico (UCE) do sistema do motor e quaisquer outras unidades de comando do sistema motopropulsor ou do veículo;***

Justificação

Relativamente ao ponto (1): o cumprimento das normas Euro VI deve ser comprovado para todo o "sistema do motor". O sistema do motor é a combinação óptima de motor, sistema de pós-tratamento dos gases de escape e controlos complementares. A definição de "motor" deve ser alterada em conformidade ou substituída por uma definição de "sistema do motor". A WHDC-GTR n.º 4 (certificação relativa ao ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial, regulamento técnico mundial n.º 4) já contém definições para "sistema do motor", "tipo de motor" e "sistema de pós-tratamento dos gases de escape" que podem ser aqui retomadas de forma adequada.

Alteração 14

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(1-A) "Tipo de motor", uma categoria de motores que não diferem entre si em aspectos essenciais, como as características dos motores;

Justificação

Relativamente ao ponto (1): o cumprimento das normas Euro VI deve ser comprovado para todo o "sistema do motor". O sistema do motor é a combinação óptima de motor, sistema de pós-tratamento dos gases de escape e controlos complementares. A definição de "motor" deve ser alterada em conformidade ou substituída por uma definição de "sistema do motor". A WHDC-GTR n.º 4 (certificação relativa ao ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial, regulamento técnico mundial n.º 4) já contém definições para "sistema do motor", "tipo de

motor" e "sistema de pós-tratamento dos gases de escape" que podem ser aqui retomadas de forma adequada.

Alteração 15

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(1-B) "Sistema de pós-tratamento dos gases de escape", um catalisador (de oxidação ou de três vias), um filtro de partículas, um sistema DeNOx, uma combinação de um sistema DeNOx com um filtro de partículas, ou qualquer outro dispositivo que reduza as emissões e esteja instalado a jusante do motor. Esta definição exclui a recirculação dos gases de escape (EGR), que deve ser considerada parte integrante do sistema do motor.

Justificação

Relativamente ao ponto (1): o cumprimento das normas Euro VI deve ser comprovado para todo o "sistema do motor". O sistema do motor é a combinação óptima de motor, sistema de pós-tratamento dos gases de escape e controlos complementares. A definição de "motor" deve ser alterada em conformidade ou substituída por uma definição de "sistema do motor". A WHDC-GTR n.º 4 (certificação relativa ao ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial, regulamento técnico mundial n.º 4) já contém definições para "sistema do motor", "tipo de motor" e "sistema de pós-tratamento dos gases de escape" que podem ser aqui retomadas de forma adequada.

Alteração 16

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «sistema OBD», um sistema ***de controlo das emissões*** capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de ***códigos de anomalia*** armazenados	(7) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «sistema OBD», um sistema ***a bordo de um veículo ou de um motor,*** capaz de ***detectar deficiências de funcionamento, de indicar, nos casos em que isso seja possível, a sua ocorrência por meio de um***

na memória de um computador;	***sistema de alerta, de*** identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de ***dados*** armazenados na memória de um computador ***e de comunicar esses dados para o exterior do veículo ("off-board")***; ***a Comissão pode, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar uma outra definição, de molde a reflectir o progresso técnico no âmbito dos sistemas OBD***;

Justificação

O sistema OBD não controla, de facto, as emissões. O sistema OBD monitoriza o desempenho dos sistemas e componentes de controlo das emissões. A nova definição proposta está em sintonia com os sistemas de diagnóstico a bordo harmonizados a nível mundial

Alteração 17

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, inspecção periódica, reparação, reprogramação ***ou*** reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores às mesmas. Esta informação inclui todas as informações requeridas para equipar o veículo com peças ou outro equipamento***;***	(11) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, inspecção periódica, reparação, reprogramação***,*** reinicialização ***ou o apoio ao diagnóstico à distância*** do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores às mesmas. Esta informação inclui todas as informações requeridas para equipar o veículo com peças ou outro equipamento***. Os construtores devem fornecer um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir às oficinas de reparação independentes autorizadas realizar operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança do veículo;***

Justificação

Com a crescente complexidade (electrónica) dos veículos, os fabricantes fornecem cada vez

mais sistemas de apoio ao diagnóstico à distância. A fim de criar condições de igualdade entre os operadores, esses sistemas deveriam ser igualmente acessíveis aos operadores independentes para lhes permitir oferecer aos clientes uma escolha permanente de serviços de reparação. Além disso, importa fazer referência a uma ligação segura entre um veículo e o fabricante para a reinicialização de imobilizadores e a reprogramação das unidades de controlo electrónico.

Alteração 18

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 11-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(11-A) "Fabricante", a pessoa ou entidade responsável perante a entidade homologadora por todos os aspectos do processo de homologação ou autorização e por assegurar a conformidade da produção, não sendo necessário que essa pessoa ou entidade intervenha directamente em todas as fases do fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica submetidos a homologação;

Justificação

Não carece de justificação (definição retomada do n.°27 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE).

Alteração 19

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4 – parte introdutória e alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adopta medidas para a aplicação do presente artigo. Essas medidas dizem respeito:	4. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adopta medidas para a aplicação do presente artigo. Essas medidas ***devem entrar em vigor o mais tardar em 1 de Abril de 2009 e*** dizem respeito a:
a) ***Emissões*** do tubo de escape, incluindo	a) ***emissões*** do tubo de escape, incluindo

ciclos de ensaio, emissões fora de ciclo, número de partículas, emissões em regime de marcha lenta sem carga, opacidade de fumo e correcto funcionamento e regeneração dos dispositivos de controlo da poluição;	ciclos de ensaio, ***e utilização de sistemas de medição de emissões portáteis, para verificação das emissões de facto libertadas em condições reais de funcionamento, verificação e limitação das*** emissões fora de ciclo ***com vista à observância dos valores-limite de emissão visados no Anexo I***, ***estabelecimento de valores-limite para o*** número de partículas, ***na observância dos ambiciosos requisitos ambientais existentes***, emissões em regime de marcha lenta sem carga, opacidade de fumo e correcto funcionamento e regeneração dos dispositivos de controlo da poluição;

Justificação

Cumpre que as medidas de execução estejam disponíveis o mais tardar em 1 de Abril de 2009, para que os fabricantes e concessionários disponham de todos os dados necessários para reequiparem os veículos atempadamente, tornando-os conformes às normas. A medição de emissões em condições reais de condução revela frequentemente consideráveis diferenças relativamente aos valores medidos no contexto do ciclo de ensaio. Para evitar que os veículos sejam concebidos especificamente para o ciclo de ensaio e que libertem posteriormente um nível mais elevado de emissões, é imprescindível utilizar sistemas de medição de emissões portáteis e o registo das emissões fora de ciclo.

Alteração 20

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar outras medidas relativas a procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação.	***Suprimido***

Justificação

Este trecho está formulado de forma demasiado vaga, concedendo à Comissão demasiada liberdade de actuação no âmbito do procedimento de comitologia. Tal poderia ocasionar atrasos na adopção das medidas de execução. Os requisitos de homologação devem ser conclusivos. Só deverá ser possível estabelecer novos requisitos com o envolvimento do

Parlamento e do Conselho.

Alteração 21

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD) e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes.	1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD)***, diagnóstico e outros equipamentos, instrumentos que incluam qualquer suporte lógico relevante*** e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes.

Justificação

Os operadores independentes necessitam de ter acesso aos instrumentos originais do fabricante e ao equipamento de ensaio para efectuarem reparações especializadas. Dado que o regulamento sobre as isenções por categoria no sector automóvel (Regulamento CE n.º 1400/2002) cessa a sua vigência em 2010, deve ser incluída no presente regulamento uma disposição idêntica que confira os mesmos direitos.

Alteração 22

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD) e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes.	1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD) e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes. ***No caso dos processos de homologação em várias fases, o fabricante responsável por cada aprovação é também responsável pela prestação de informações relativas à reparação dos veículos respeitantes a essa fase, tanto ao fabricante final, como aos operadores independentes. O fabricante final ficará responsável pela prestação aos operadores independentes das informações que digam respeito ao***

	veículo no seu todo. As taxas cobradas pelo tempo de acesso são arrecadadas uma única vez.
São aplicáveis os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.	São aplicáveis***, em conformidade,*** os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007. ***Após a adopção da norma aplicável pelo Comité Europeu de Normalização, a informação do sistema de diagnóstico a bordo e os dados relativos à reparação e manutenção dos veículos passarão a basear-se na referida norma.***
	Até que a norma em apreço seja adoptada pelo CEN, a informação do sistema de diagnóstico a bordo e os dados relativos à reparação e manutenção dos veículos deverão ser apresentados de forma facilmente acessível e em moldes não-discriminatórios. As informações deverão ser disponibilizadas nas páginas dos fabricantes na Internet, ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via julgada adequada.

Justificação

Os veículos pesados são frequentemente montados por um único fabricante, mas muitos pesados são construídos em várias fases, sendo vendidos separadamente como "chassis" e motor, por exemplo. O mercado de acessórios precisa de obter informações relativas à reparação, quer dos veículos montados de uma só vez, quer dos veículos vendidos, por exemplo, segundo a fórmula motor mais "chassis". Não é possível proceder à pura e simples transposição da norma Euro V relativa ao acesso às informações de reparação e manutenção dos veículos ligeiros de passageiros para a norma Euro VI, aplicável aos veículos pesados. O formato normalizado tem, por conseguinte, de ser ajustado às necessidades do sector dos veículos pesados.

Alteração 23

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
2. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.° 9 do artigo	2. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.° 9 do artigo

39.° da Directiva 2007/46/CE, estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1 do presente artigo, as especificações técnicas referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos.	39.° da Directiva 2007/46/CE, estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1 do presente artigo, as especificações técnicas ***apropriadas*** referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos. ***A Comissão terá em conta as actuais tecnologias da informação, as futuras tecnologias automóveis, as normas da Organização Internacional de Normalização (ISO) existentes e a possibilidade do estabelecimento de uma norma ISO a nível mundial.***

Justificação

É muito importante ter em conta as actuais tecnologias da informação, as futuras tecnologias automóveis e as normas ISO em vigor, quando a Comissão estabelecer e actualizar as especificações técnicas referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos.

Alteração 24

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Com efeitos ***a partir de 1 de Outubro de 2014***, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.° da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam com as emissões, deverão proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.	Com efeitos ***48 meses após a entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º e no n.º 2 do artigo 6.º***, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.° da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam com as emissões, deverão proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.

Justificação

Convirá prever um intervalo de 48 meses entre a publicação das medidas de execução e a entrada em vigor das novas normas relativas às emissões, a fim de garantir que os

fabricantes e os fornecedores tenham ao seu dispor todos os dados para levar a cabo as indispensáveis modificações técnicas nos novos veículos.

Alteração 25

Proposta de regulamento
Artigo 10

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 10.º	***Suprimido***
Incentivos financeiros	
1. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros aplicáveis à produção de veículos a motor em série que cumpram o presente regulamento.	
Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento. Porém, estes incentivos deixarão de se aplicar impreterivelmente a 1 de Outubro de 2014.	
2. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem conceder incentivos financeiros tendo em vista reequipar os veículos em circulação para cumprirem os valores-limite de emissão estabelecidos no anexo I ou para retirarem de circulação veículos que não cumpram o presente regulamento.	
3. Para cada modelo de veículo a motor, os incentivos financeiros referidos nos números 1 e 2 não devem ultrapassar o custo adicional dos dispositivos técnicos introduzidos para assegurar a conformidade com os limites de emissão especificados no anexo I, incluindo o custo da respectiva instalação no veículo.	
4. A Comissão deve ser informada dos projectos de criação ou alteração dos incentivos financeiros referidos nos	

números 1 e 2.

Justificação

Permitir que cada um dos Estados-Membros atribua incentivos de ordem financeira vai contra os princípios do mercado único e pode revelar-se prejudicial à concorrência.

Alteração 26

Proposta de regulamento
Artigo 12

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Após a conclusão do Programa de Medição de Partículas das UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, a Comissão deve, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade:	1. 1. Após a conclusão ***das partes relevantes*** do Programa de Medição de Partículas das UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, a Comissão deve, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade ***e o mais tardar em 1 de Abril de 2009, em conformidade com o n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE***:
a) instaurar valores-limite baseados no número de partículas emitidas, e se for caso disso, especificar o valor do nível admissível da componente de NO2 no valor-limite dos NOx***, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE***;	a) instaurar valores-limite baseados no número de partículas emitidas, e se for caso disso, especificar o valor do nível admissível da componente de NO2 no valor-limite dos NOx;
b) adoptar um procedimento de medição do número de partículas.	b) adoptar um procedimento de medição do número de partículas.
2. A Comissão estabelecerá factores de correlação entre o ciclo europeu transiente (ETC) e ciclo europeu em estado estacionário (ESC) tal como descritos na Directiva 2005/55/CE, por um lado, e o ciclo de condução transiente harmonizado a nível mundial (WHTC) e ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial (WHSC), por outro, e adaptará os valores-limite em conformidade.	2. A Comissão estabelecerá factores de correlação entre o ciclo europeu transiente (ETC) e ciclo europeu em estado estacionário (ESC) tal como descritos na Directiva 2005/55/CE, por um lado, e o ciclo de condução transiente harmonizado a nível mundial (WHTC) e ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial (WHSC), por outro, e adaptará os valores-limite em conformidade***, nos termos do n.º 9 do***

	artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE.
3. A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e as prescrições referidos no n.º 4 do artigo 5.º, ***bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões***. Se o processo de revisão determinar que esses procedimentos, ensaios, prescrições ***e ciclos de ensaio*** deixaram de ser adequados ou deixaram de reflectir as emissões em condições de utilização reais, devem ser adaptados de forma a que reflictam adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada.	3. A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e as prescrições referidos no n.º 4 do artigo 5.º. Se o processo de revisão determinar que esses procedimentos, ensaios ***e*** prescrições deixaram de ser adequados ou deixaram de reflectir as emissões em condições de utilização reais, devem ser adaptados ***em conformidade com o n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE,*** de forma a que reflictam adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada.
4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados n.º 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que é apropriado regular as emissões de outros poluentes, deve ***alterar o presente regulamento em conformidade***.	4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados n.º 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que se afigura adequado regulamentar as emissões de poluentes adicionais, deve ***apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do presente Regulamento***.

Justificação

Cumpre que as medidas de execução estejam disponíveis o mais tardar em 1 de Abril de 2009, para que a indústria disponha de todos os dados necessários para reequiparem os veículos atempadamente, tornando-os conformes às normas.

Alteração 27

Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. A Comissão adoptará as disposições de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º e no n.º 2 do artigo 6.º até 31 de Dezembro de 2009.

Justificação

Todos os fabricantes precisam de suficiente tempo de adaptação após a conclusão e entrada em vigor da co-decisão e do procedimento de comitologia. Para as recentes normas Euro V/VI aplicáveis aos automóveis ligeiros de passageiros, a Comissão introduziu diversas

medidas novas no decurso do procedimento de comitologia, que só muito dificilmente estarão concluídas antes de se tornarem obrigatórias como parte integrante da regulamentação Euro V, a partir de Setembro de 2009, e que praticamente não deixam aos fabricantes qualquer tempo de adaptação. Há que fazer face a esta preocupação no âmbito da norma Euro VI.

Alteração 28

Proposta de regulamento
Anexo I

Texto da Comissão

ANEXO I
Limites de emissão Euro VI

	Limites							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOx (3) (mg/kWh)	NH3 (ppm)	PM Massa (mg/kWh)	Número PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			***400***	10	10	
ETC (CI)	4000	160			***400***	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	***400***	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Alteração

ANEXO I
Limites de emissão Euro VI

	Limites							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH4 (mg/kWh)	NOx (3) (mg/kWh)	NH3 (ppm)	PM Massa (mg/kWh)	Número PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			***500***	10	10	
ETC (CI)	4000	160			***500***	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	***500***	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Justificação

Um aumento marginal dos valores-limite de NO_x permite soluções técnicas que reduzirão o CO_2 em até 50%. A presente alteração prevê uma solução ganhadora tanto no que respeita aos poluentes do ar quanto aos gases com efeito de estufa, prevendo um melhor intercâmbio entre as emissões de NO_x e de CO_2.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A combustão de carburantes como a gasolina, o diesel e o gás, que se baseiam em energias fósseis, 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 pesados 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 pesados implica o aumento da percentagem de veículos pesados de que são procedentes emissões prejudiciais para o ambiente e a saúde.

A proposta da Comissão

Em de Setembro de 2005, 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 VI, apresentada pela Comissão em 21.12.2007, é entendida como sendo uma das medidas susceptíveis de contribuir para um ar mais limpo.

A proposta da Comissão prevê a introdução de requisitos técnicos harmonizados aplicáveis aos veículos utilitários pesados, 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). Em comparação com EURO V, a massa de partículas autorizada deve sofrer uma redução de 66% e as emissões de NOx uma redução de 80%. 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.

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.

O Regulamento Euro VI visa substituir, a partir de 2013, os valores-limite de emissão Euro IV, em vigor desde Novembro de 2006, e os valores-limite de emissão Euro V, aplicáveis a partir de Outubro de 2008.

Posição do relator

O relator lamenta que a proposta da Comissão não seja ambiciosa no estabelecimento dos valores-limite para a massa de partículas. No contexto das discussões preliminares, tornou-se patente serem necessárias novas reduções dos valores-limite, para garantir a utilização de filtros fechados que filtram partículas ultrafinas. Tal é tecnicamente viável, tendo já sido medido no contexto de ensaios. O relator propõe, por conseguinte, que se vá mais além e que os valores-limite para a massa de partículas sejam reduzidos de 10 mg/kWh, valor constante da proposta da Comissão, para 5 mg/kWh.

A proposta da Comissão prevê a introdução dos novos valores-limite de emissão apenas a partir de 2013. Porém, os progressos técnicos tornam possível uma data de adopção anterior. Assim sendo, o relator propõe o encerramento dos trabalhos em comitologia o mais tardar em 1 de Abril de 2009. Decorridos 36 meses, isto é, em 1 de Abril de 2012, os novos valores-limite de emissão devem aplicar-se a todos os veículos novos e, a partir de 1 de Abril de 2013, a todos os veículos.

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. A introdução de um número de partículas em correlação com uma reduzida massa de partículas garante a não libertação de partículas ultrafinas. O número de partículas deve ser estabelecido no contexto das medidas de execução.

O relator apoia e preconiza a possibilidade existente, a qual 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

Na sua proposta, a Comissão retomou a regulamentação aplicável 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. 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.

Ensaios conduzidos de forma independente revelam que as emissões em situação real de condução podem divergir consideravelmente das medidas no contexto do ciclo de ensaio. A fim de garantir que, mesmo fora do ciclo de ensaio, os veículos observem os valores-limite, o relator reivindica a utilização de sistemas de medição de emissões portáteis e a introdução de processos de registo das emissões fora de ciclo.

O reequipamento de veículos pesados com filtros de partículas diesel pode gerar um aumento das emissões de NO_2. Muitas cidades e municípios terão dificuldades em observar os iminentes valores-limite de NO_2 previstos na Directiva relativa à qualidade do ar. Para garantir a redução das emissões decorrentes da fonte, é importante regulamentar o reequipamento de veículos em circulação. O relator exorta, por conseguinte, a Comissão a elaborar um proposta nesta matéria.

À luz das discussões sobre as alterações climáticas, bem como das economias de custos através da redução do consumo, o relator exorta, igualmente, a Comissão, tendo em conta os dados medidos, a apresentar uma proposta relativa à regulamentação do dióxido de carbono proveniente dos veículos utilitários pesados.

Ao decidir do que deve ser decidido em co-decisão e em comitologia, cumpre ter em conta que as decisões importantes, como a introdução de valores-limite para novas substâncias, serão decididas no âmbito da co-decisão.

Os veículos que, com base num reagente, reduzam as suas emissões podem, de momento, circular sem este reagente e, assim, causar emissões em condições reais de condução, as quais podem situar-se amplamente acima dos valores-limite requeridos. No futuro, os fabricantes devem garantir que os veículos que respeitam os valores-limite EURO VI com base nesta tecnologia deixem de poder ser conduzidos sem reagente consumível, o que, por sua vez, garantiria a observância dos valores-limite.

25.6.2008

PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTECÇÃO DOS CONSUMIDORES

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos
(COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Relatora de parecer: Anja Weisgerber

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

O objectivo da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos é o de estabelecer regras harmonizadas para a construção de veículos a motor, a fim de assegurar o funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, proporcionar um alto nível de protecção do ambiente em relação à emissão de poluentes atmosféricos.

Com vista, quer à salvaguarda de uma efectiva concorrência no mercado dos serviços de reparação e manutenção, quer à garantia de que os operadores independentes não serão excluídos desse mercado, os fabricantes de veículos têm de conceder aos operadores independentes, como é o caso dos que reparam, fabricam ou distribuem equipamento de reparação, ferramentas ou peças sobressalentes, um acesso ilimitado e normalizado às informações do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) e aos dados relativos à reparação e manutenção dos veículos.

Em termos gerais, a relatora apoia a proposta, mas sugere outras melhorias em relação ao acesso à informação de reparação dos veículos. Os veículos pesados são frequentemente produzidos em várias fases e o acesso às respectivas informações de reparação terá também de ser assegurado nessas situações, a fim de permitir que operadores independentes disponham de acesso a uma informação actualizada em relação a todos os aspectos do veículo. A relatora propõe, por isso, que, no caso de uma homologação em várias fases, o fabricante responsável por cada aprovação fique igualmente responsável pela prestação das

informações relativas à reparação dos veículos e respeitantes a essa fase, tanto ao fabricante final, como aos operadores independentes.

Não se afigura possível proceder à pura e simples transposição da norma Euro V, relativa ao acesso às informações de reparação e manutenção dos veículos ligeiros de passageiros, para a norma Euro VI, aplicável aos veículos pesados, no que diz respeito ao formato normalizado de apresentação de informações. Por conseguinte, a Comissão mandatou o Comité Europeu de Normalização, para que este desenvolva um novo formato de apresentação de informações relativas à reparação e manutenção de veículos, que reflicta a tecnologia automóvel de hoje em dia e que seja também aplicável aos veículos pesados. Logo que este documento seja aprovado, todas as informações relativas à reparação e manutenção dos veículos passarão a ser apresentadas em conformidade com o novo formato.

ALTERAÇÕES

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

Alteração 1

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir acesso livre à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato pesquisa normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É ***conveniente*** estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios web, conjuntamente com medidas selectivas	(8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir acesso livre à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato pesquisa normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É ***necessário*** estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios web, conjuntamente com medidas selectivas

destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME).	destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME).

Justificação

Mais do que conveniente, é necessário estabelecer especificações técnicas que sejam seguidas pelos fabricantes nas respectivas páginas na Internet.

Alteração 2

Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-A) O mais tardar …*, a Comissão deverá proceder à revisão do funcionamento do sistema de acesso ilimitado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, com vista a determinar se se justificará consolidar todas as disposições que regem o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos no âmbito da legislação-quadro revista em matéria de homologação. Se as disposições que regem o acesso a essas informações forem consolidadas por essa via, as disposições correspondentes do presente Regulamento deverão ser revogadas, contanto que os direitos vigentes de acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos sejam preservados.
	**** Quatro anos após a data da entrada em vigor do presente Regulamento.***

Justificação

A regulamentação do acesso a todas as informações relativas à reparação e manutenção de veículos deveria ser incorporada na Directiva -Quadro relativa à homologação, ou em qualquer outra legislação-quadro em matéria de homologação. O correspondente Regulamento (CE) n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro V e Euro VI) contém um considerando idêntico (n.º 9).

Alteração 3

Proposta de regulamento
Considerando 8-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-B) A Comissão deverá incentivar o desenvolvimento de um formato-padrão internacionalmente harmonizado para o acesso ilimitado e normalizado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, recorrendo, por exemplo, ao trabalho do Comité Europeu de Normalização (CEN).

Justificação

A Comissão deverá incentivar a adopção de um formato internacionalmente harmonizado em função das normas ISO para o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, em ordem a assegurar o desenvolvimento de um processo de harmonização internacional das regulamentações aplicáveis aos veículos automóveis, alargando-o a áreas ainda não abrangidas.

Alteração 4

Proposta de regulamento
Considerando 8-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-C) É indispensável elaborar uma norma europeia comum para o formato da informação do sistema de diagnóstico a bordo e dos dados relativos à reparação e manutenção de veículos. Como o formato OASIS existente não pode ser integralmente aplicado à informação do sistema de diagnóstico a bordo e dos dados relativos à reparação e manutenção de veículos pesados, o CEN foi mandatado para elaborar uma norma abrangente relativa a essas informações. Tal norma deverá basear-se no formato OASIS, devidamente adaptado às necessidades especiais dos veículos pesados. Até que norma em apreço seja

	adoptada pelo CEN, a informação do sistema de diagnóstico a bordo e os dados relativos à reparação e manutenção de veículos pesados deverão ser apresentados de forma imediatamente acessível e num formato que garanta o acesso não discriminatório. As informações deverão ser disponibilizadas nas páginas dos fabricantes na Internet, ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via julgada adequada. As especificações referentes ao âmbito da informação técnica definida no documento SC1-D2 do OASIS deverão ser incluídas nas medidas adoptadas para a aplicação do presente Regulamento.

Justificação

Vide justificação à alteração ao n.º 1 do artigo 6.º.

Alteração 5

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «sistema OBD», um sistema ***de controlo das emissões*** capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de ***códigos de anomalia*** armazenados na memória de um computador;	(7) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «sistema OBD», um sistema ***a bordo de um veículo ou de um motor,*** capaz de ***detectar deficiências de funcionamento, de indicar, nos casos em que isso seja possível, a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, de*** identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de ***dados*** armazenados na memória de um computador ***e de comunicar esses dados para o exterior do veículo ("off-board")***; ***a Comissão pode, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar uma outra definição, de molde a reflectir o progresso técnico no âmbito dos sistemas OBD***;

Justificação

*O sistema OBD não controla, de facto, as emissões. O sistema OBD monitoriza o desempenho dos sistemas e componentes de controlo das emissões. A nova definição proposta está em sintonia com os sistemas de diagnóstico a bordo harmonizados a nível mundial (WWH-OBD).***Alteração 6**

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar outras medidas relativas a procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação.	A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar***, sempre que haja significativos custos adicionais e sob reserva da apresentação de uma exaustiva avaliação de impacto,*** outras medidas ***de execução*** relativas a procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação ***conformes com o presente Regulamento, a fim de o adaptar aos progressos científicos e técnicos, ou ao evoluir do entendimento das questões relacionadas com a qualidade do ar***.

Justificação

Convém que se garanta que o procedimento da comitologia não imponha à indústria despesas suplementares desnecessárias.

Alteração 7

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD) e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes.	1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD) e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes. ***No caso dos processos de homologação em várias fases, o fabricante responsável***

	por cada aprovação é também responsável pela prestação de informações relativas à reparação dos veículos respeitantes a essa fase, tanto ao fabricante final, como aos operadores independentes. O fabricante final ficará responsável pela prestação aos operadores independentes das informações que digam respeito ao veículo no seu todo. As taxas cobradas pelo tempo de acesso são arrecadadas uma única vez.
São aplicáveis os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.	São aplicáveis***, em conformidade,*** os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007. ***Após a adopção da norma aplicável pelo Comité Europeu de Normalização, a informação do sistema de diagnóstico a bordo e os dados relativos à reparação e manutenção dos veículos passarão a basear-se na referida norma.***
	Até que norma em apreço seja adoptada pelo CEN, a informação do sistema de diagnóstico a bordo e os dados relativos à reparação e manutenção dos veículos deverão ser apresentados de forma facilmente acessível e em moldes não discriminatórios. As informações deverão ser disponibilizadas nas páginas dos fabricantes na Internet, ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via julgada adequada.

Justificação

Os veículos pesados são muitas vezes montados por um único fabricante, mas há um número significativo de pesados que são construídos em várias fases e cujos como "chassis" e motor, por exemplo, são vendidos separadamente. O mercado de acessórios precisa de obter informações relativas à reparação, quer dos veículos montados de uma só vez, quer dos veículos vendidos, por exemplo, segundo a fórmula motor mais "chassis".

Não é possível proceder à pura e simples transposição da norma Euro V relativa ao acesso às informações de reparação e manutenção dos veículos ligeiros de passageiros para a norma Euro VI, aplicável aos veículos pesados. O formato normalizado tem, por conseguinte, de ser ajustado às necessidades do sector dos veículos pesados.

Alteração 8

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
2. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.° 9 do artigo 39.° da Directiva 2007/46/CE, estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1 do presente artigo, as especificações técnicas referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos.	2. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.° 9 do artigo 39.° da Directiva 2007/46/CE, estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1 do presente artigo, as especificações técnicas ***apropriadas*** referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos. ***A Comissão tem em conta as actuais tecnologias da informação, as futuras tecnologias automóveis, as normas ISO existentes e a possibilidade do estabelecimento de uma norma ISO a nível mundial.***

Justificação

É muito importante ter em conta as actuais tecnologias da informação, as futuras tecnologias automóveis e as normas ISO em vigor, quando a Comissão estabelecer e actualizar as especificações técnicas referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos.

Alteração 9

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Com efeitos ***a partir de 1 de Outubro de 2014***, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.° da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam com as emissões, deverão proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.	Com efeitos ***[48 meses após a entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no primeiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º e no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 6.º]***, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.° da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam

com as emissões, deverão proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.

Justificação

Convirá prever um intervalo de 48 meses entre a publicação das medidas de execução e a entrada em vigor das novas normas relativas às emissões, a fim de garantir que os fabricantes e os fornecedores tenham ao seu dispor todos os dados para levar a cabo as indispensáveis modificações técnicas nos novos veículos.

Alteração 10

Proposta de regulamento
Artigo 10

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 10.º	***Suprimido***
Incentivos financeiros	
1. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros aplicáveis à produção de veículos a motor em série que cumpram o presente regulamento.	
Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento. Porém, estes incentivos deixarão de se aplicar impreterivelmente a 1 de Outubro de 2014.	
2. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem conceder incentivos financeiros tendo em vista reequipar os veículos em circulação para cumprirem os valores-limite de emissão estabelecidos no anexo I ou para retirarem de circulação veículos que não cumpram o presente regulamento.	

3. Para cada modelo de veículo a motor, os incentivos financeiros referidos nos números 1 e 2 não devem ultrapassar o custo adicional dos dispositivos técnicos introduzidos para assegurar a conformidade com os limites de emissão especificados no anexo I, incluindo o custo da respectiva instalação no veículo.

4. A Comissão deve ser informada dos projectos de criação ou alteração dos incentivos financeiros referidos nos números 1 e 2.

Justificação

Permitir que cada um dos Estados-Membros atribua incentivos de ordem financeira vai contra os princípios do mercado único e pode revelar-se prejudicial à concorrência.

Alteração 11

Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º -1 (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	-1. No artigo 3.º, a secção introdutória do n.º 2 é substituída pelo texto seguinte:
	"2. "«Veículos concebidos para satisfazer necessidades sociais específicas», veículos a gasóleo da categoria M que sejam ou:

Justificação

O Regulamento n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) introduziu o conceito de veículos destinados a satisfazer "necessidades sociais específicas", que disporão de um benefício inteiramente justificado, ao poderem ser homologados como veículos que respeitam as normas Euro 5, em vez de se limitarem a observar as normas de emissões aplicáveis aos veículos da categoria N1, classe III. Isso significa que os mini-autocarros (M1) ficam autorizados a emitir mais NOx do que os veículos particulares normais (caso não disponham de nove lugares, incluindo o do motorista). No entanto, o mesmo mini-autocarro (M2), se dispuser de um lugar adicional, já é considerado como um veículo particular normal. A presente alteração destina-se a acabar como esta situação injusta criada pela definição de "veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas" e a alargar esta definição a todos os mini-autocarros.

Alteração 12

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. A Directiva 80/1269/CEE do Conselho, as Directivas 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE e 2005/78/CE da Comissão, e a Directiva 2005/55/CE são revogadas com efeitos ***a partir de 1 de Outubro de 2014***.	1. A Directiva 80/1269/CEE do Conselho, as Directivas 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE e 2005/78/CE da Comissão, e a Directiva 2005/55/CE são revogadas ***pelo presente diploma*** com efeitos ***[48 meses após a entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no primeiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º e no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 6.º]***.

Justificação

Convirá prever um intervalo de 48 meses entre a publicação das medidas de execução e a entrada em vigor das novas normas relativas às emissões, a fim de garantir que os fabricantes e os fornecedores tenham ao seu dispor todos os dados para levar a cabo as indispensáveis modificações técnicas nos novos veículos.

Alteração 13

Proposta de regulamento
Artigo 16 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável ***a partir de 1 de Abril de 2013***. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º serão aplicáveis a partir da data de entrada em vigor e os números 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) e 3(d)(i) do anexo II serão aplicáveis ***a partir de 1 de Outubro de 2014***.	O presente regulamento é aplicável ***[36 meses após a entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no primeiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º e no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 6.º]***. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º serão aplicáveis a partir da data de entrada em vigor ***do presente Regulamento*** e os números 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) e 3(d)(i) do anexo II serão aplicáveis ***[48 meses após a entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no primeiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º e no primeiro parágrafo do***

n.º 2 do artigo 6.º].

Justificação

Convirá prever um intervalo de 36 meses (ou de 48 meses, para todos os novos modelos de automóveis) entre a publicação das medidas de execução e a entrada em vigor das novas normas relativas às emissões, a fim de garantir que os fabricantes e os fornecedores tenham ao seu dispor todos os dados para levar a cabo as indispensáveis modificações técnicas nos novos veículos.

Alteração 14

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. A Comissão adopta as disposições de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º e no n.º 2 do artigo 6.º, o mais tardar, até 31 de Dezembro de 2009.

Justificação

Todos os fabricantes precisam de suficiente tempo de adaptação após a conclusão e entrada em vigor da co-decisão e do procedimento de comitologia. Para as recentes normas Euro V/VI aplicáveis aos automóveis ligeiros de passageiros, a Comissão introduziu diversas medidas novas no decurso do procedimento de comitologia, que só muito dificilmente estarão concluídas antes de se tornarem obrigatórias como parte integrante da regulamentação Euro V, a partir de Setembro de 2009, e que praticamente não deixam aos fabricantes qualquer tempo de adaptação. Há que fazer face a esta preocupação no âmbito da norma Euro VI.

PROCESSO

Título	Homologação de veículos a motor e de motores
Referências	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)
Comissão competente quanto ao fundo	ENVI
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	IMCO 15.1.2008
Relator de parecer Data de designação	Anja Weisgerber 25.3.2008
Exame em comissão	6.5.2008 27.5.2008 24.6.2008
Data de aprovação	24.6.2008
Resultado da votação final	+: 34 –: 0 0: 0
Deputados presentes no momento da votação final	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Creţu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Bill Newton Dunn, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Zlotea
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Emmanouil Angelakas, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Olle Schmidt, Gary Titley, Anja Weisgerber

8.5.2008

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos
(COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Relator de parecer: Johannes Blokland

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Introdução

Ao apresentar a sua proposta de limitação das emissões dos veículos pesados Euro VI, a Comissão realça a crescente pressão ambiental que se faz sentir nas áreas urbanas e densamente povoadas. A circulação rodoviária é responsável por uma parte importante das emissões de NOx e de partículas.

Para fazer face a estes problemas, a Comissão apresentou, em 2001, o programa "Ar Puro para a Europa" (Clean Air For Europe) – CAFE. O programa centrava-se nas estratégias susceptíveis de contribuir para uma redução das emissões e, desse modo, melhorar a qualidade do ar até 2020. Foram definidas seis áreas de actuação possíveis, uma das quais consistia na redução das emissões na fonte.

A Comissão considera os níveis de emissão Euro VI como um dos métodos de redução das emissões de percursores do ozono, como os NOx e as partículas. Comparativamente com os limites de emissões Euro V, o limite de emissão de NOx terá uma redução de 80% e o de emissão das partículas de 67%. Uma vez que alguns elementos técnicos da proposta dependem dos progressos alcançados no âmbito dos grupos de trabalho das Nações Unidas, a Comissão propõe que não se incluam outros requisitos técnicos antes de os referidos grupos de trabalho chegaram a um acordo.

A Comissão estabelece igualmente exigências, no que se refere ao acesso às informações sobre reparações e manutenção, para os operadores independentes, para além daqueles que se encontram directamente ligados aos fabricantes.

Os resultados da consulta sobre a proposta Euro VI demonstram que os inquiridos estavam em grande medida de acordo com a proposta.

Posição do relator

O relator reconhece a necessidade de desenvolver esforços no sentido de reduzir as emissões na fonte, a fim de diminuir as emissões provenientes dos veículos ligeiros e pesados. Por conseguinte, acolhe favoravelmente a proposta Euro VI. Todavia, deseja formular algumas observações sobre determinados elementos da proposta.

Níveis de emissões e calendário

A Comissão deseja que os efeitos da presente proposta se façam sentir até 2020. Isto liga-se com o calendário do programa CAFE. Existe, porém, outro calendário que importa ter em conta. Em 2015, entrarão em vigor novos requisitos em matéria de qualidade do ar. É provável que as regiões urbanas e densamente povoadas enfrentem dificuldades para cumprir esses requisitos. Tal deve-se em parte às emissões provenientes de veículos. A melhoria do desempenho ambiental dos veículos contribuirá, por conseguinte, para a melhoria da qualidade local do ar, permitindo aos Estados-Membros aproximarem-se dos níveis de qualidade exigidos para 2015.

Todos os anos, são substituídos 10% do parque de veículos utilitários pesados da UE. Para se contribuir de forma significativa para a consecução dos requisitos de qualidade do ar fixados para 2015, é necessário antecipar as datas de introdução dos limites Euro VI. Considerando que deve ser possível alcançar um acordo, em primeira leitura, com o Conselho sobre esta proposta antes de Outubro de 2008, importa antecipar as datas de introdução para 1 de Outubro de 2011 (homologação) e 1 de Outubro de 2012 (veículos novos). O sector industrial fez saber que precisa de 36 meses para adaptar as suas cadeias de produção após a introdução dos novos requisitos.

Sendo a renovação do parque de veículos de dez por cento ao ano, são necessários, no mínimo, dez anos para que todo o parque se adapte às novas exigências e contribua para diminuir os níveis de emissão. Seria útil pedir à Comissão para examinar a possibilidade de estender os requisitos Euro VI aos veículos "antigos" mediante sistemas que permitam a sua adaptação. Se os estudos demonstrarem que tal é possível tecnicamente, dever-se-ia apresentar a correspondente legislação.

Acesso às informações

No passado, a manutenção dos veículos pesados era apenas efectuada por oficinas de reparação ligadas ao fabricante do veículo. Nos últimos anos, o segmento de mercado dos operadores independentes não tem cessado de crescer. Daí que o acesso "externo" às informações técnicas sobre os veículos se torne mais importante. Essa informação é prestada pelos fabricantes através dos seus sítios *web*. A informação é acessível aos operadores independentes, embora cada fabricante as apresente num formato diferente, o que não contribui para criar condições de igualdade entre as oficinas.

Actualmente, é obrigatório prestar as informações previstas no Regulamento (CE) N.º1400/2002, existindo igualmente um formato estandardizado para a presentação de

informações técnicas (OASIS). Uma vez que o Regulamento (CE) 1400/2002 deve ser revogado até 2010, as exigências relativas ao acesso às informações devem ser incluídas na presente proposta. Atendendo a que o sistema OASIS é desenvolvido tanto por fabricantes como por operadores independentes – sob a supervisão da Comissão – seria conveniente apresentar as informações através deste sistema. A normalização da informação conduzirá a condições de igualdade entre as oficinas de reparação e oferecerá maiores possibilidades de escolha aos consumidores.

O relator desejaria salientar a importância de um acesso equitativo às informações, apresentadas de forma idêntica, a fim de garantir condições equitativas entre os operadores. Desejaria, por conseguinte, que se reforçassem as exigências relativas às informações referidas no artigo 3.º.

Comitologia

Por último, conviria utilizar de forma criteriosa os procedimentos de comitologia. Os procedimentos de comitologia destinam-se a adaptar requisitos aos progressos técnicos. Não devem, por conseguinte, ser utilizados para introduzir novas exigências técnicas que configurem uma mudança substantiva das normas. Por essa razão, introduzem-se algumas salvaguardas nos artigos 5.º e 12.º.

ALTERAÇÕES

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

Alteração 1

Proposta de regulamento
Considerando 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) Para atingir os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, devem ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores limite de emissão.	(5) Para atingir os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, devem ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores limite de emissão ***e prazos adequados a respeitar , devendo ser concedido um prazo adequado para o seu cumprimento***.

Justificação

O sector industrial necessita de um prazo de 36 meses para adaptar os seus processos de produção às novas exigências técnicas.

A consecução do objectivo da Comissão de melhorar a qualidade do ar na UE deve ser assegurada, mas a indústria tem de dispor de tempo suficiente para reagir à nova legislação e também para amortizar os consideráveis investimentos feitos para cumprir a legislação anterior (p. ex., as normas Euro V).

Alteração 2

Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) A adaptação dos veículos pesados mais antigos, equipando-os com sistemas mais modernos de controlo das emissões, permitiria melhorar a qualidade do ar. A Comissão deveria ponderar na possibilidade de apresentar legislação comunitária relativa a tais sistemas, garantindo igualmente a limitação das emissões de dióxido de azoto provenientes de sistemas adaptados de controlo de emissões.

Justificação

Todos os anos, cerca de 10% do parque de veículos pesados é substituído. Essa é a razão pela qual ainda vão ser necessários alguns anos para se poder sentir plenamente o efeito das disposições Euro VI. Para se obter o máximo efeito da actual proposta, a Comissão deveria examinar a possibilidade de propor legislação comunitária sobre a instalação de sistemas de adaptação para os veículos existentes.

Alteração 3

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos	(7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos

mercados e 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 maior esperança de vida.	mercados e 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 maior esperança de vida. ***A fim de favorecer a competitividade dos fabricantes, as normas para as emissões devem inalteradas durante um período mínimo de cinco anos.***

Justificação

A indústria precisa de um período mínimo de estabilidade de 5 anos para cada norma aplicável às emissões, a fim de obter o retorno dos investimentos necessários para introduzir a nova tecnologia. As alterações muito frequentes aos requisitos relativos às emissões obrigam os fabricantes a consagrarem uma grande quantidade de recursos à actualização dos produtos actuais. Este facto condiciona a chegada de novos produtos ao mercado, gerando uma situação de desvantagem concorrencial. Só a garantia de um período de tempo suficiente e adequado não comprometerá a competitividade e garantirá a realização do objectivo ambiental a longo prazo.

Alteração 4

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir acesso livre à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato pesquisa normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É conveniente estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios web,	(8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir acesso livre à informação sobre a reparação de veículos ***na forma mais adequada, sem impor um ónus desproporcionado em relação aos benefícios para os clientes***, através de um formato *de* pesquisa normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É

conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME);	conveniente estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios web, conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME);

Justificação

A Comissão deve ter poderes para adoptar unicamente medidas adequadas no que respeita ao acesso à reparação e manutenção de veículos. Não existe motivo para impor um ónus desproporcionado comparativamente aos benefícios para os clientes. Não se afigura apropriado, por exemplo, alargar a definição de informação relativa à reparação e manutenção dos veículos ao diagnóstico à distância ou obrigar os fabricantes a permitir que as oficinas de reparação independentes autorizadas tenham acesso ao sistema de segurança dos veículos.

Alteração 5

Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(15) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo das OCE e facilitar o processo de conformidade em circulação, deve ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis (PEMS)***;***	(15) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo das OCE e facilitar o processo de conformidade em circulação, deve ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis (PEMS) ***de acordo com um calendário apropriado.***

Justificação

A inclusão destes elementos reveste-se de grande importância para uma legislação harmonizada a nível global e para a competitividade da indústria europeia à escala mundial. A Comissão deve ser mais corajosa na linguagem que utiliza e incorporar os regulamentos técnicos mundiais nas normas Euro VI.

Alteração 6

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) Os Estados-Membros devem elaborar medidas ambiciosas para garantir o reequipamento dos veículos pesados existentes em conformidade com as normas EURO VI.

Justificação

Os veículos existentes continuarão a constituir uma grande parte da frota durante anos e o reequipamento apresenta um grande potencial em termos de redução das emissões).

Alteração 7

Proposta de regulamento
Considerando 18-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-B) Os Estados-Membros devem monitorizar periodicamente as taxas de renovação e reequipamento dos veículos, intensificar os seus esforços para reduzir a taxa dos veículos mais poluentes e comunicar anualmente os resultados à Comissão.

Justificação

A monitorização e a comunicação de dados podem constituir uma base que permitirá tornar a política de redução das emissões mais eficaz no futuro.

Alteração 8

Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável sem	O presente regulamento é aplicável sem

prejuízo do n.° 2 do artigo 2.° do Regulamento (CE) n.º 715/2007.	prejuízo do n.° 2 do artigo 2.° do Regulamento (CE) n.º 715/2007***, que permite estender, em determinadas condições, as homologações concedidas aos tipos de veículos com uma massa de referência ≤ 2 610 kg a tipos de veículos similares com uma massa de referência ≤ 2 840 kg***.

Justificação

Um certo número de veículos (ligeiros) possui a mesma base técnica. Conforme for a parte superior da carroçaria específica utilizada, assim o seu peso se poderá situar ligeiramente abaixo ou acima do limite de 2610Kg.Tal significa que dois veículos tecnicamente idênticos poderão ser tratados de forma diferente, podendo um ser considerado um veículo ligeiro e o outro um veículo pesado. Daí decorreria uma diferença no que se refere às exigências técnicas para efeitos de homologação. As disposições do Regulamento (CE) n°715/2007 sobre esta matéria são aditadas para clarificar a situação.

Alteração 9

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) ***"Motor", a fonte de propulsão de um veículo à qual pode ser concedida homologação como unidade técnica separada na acepção do ponto 25 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;***	(1) ***"Sistema do motor", o motor, o sistema de controlo de emissões e a interface de comunicação (hardware e mensagens) entre a(s) unidade(s) de comando electrónico (UCE) do sistema do motor e outras unidades de comando do sistema motopropulsor ou do veículo;***

Justificação

Relativamente ao ponto (1): o cumprimento das normas Euro VI deve ser comprovado para todo o "sistema do motor". O sistema do motor é a combinação óptima de motor, sistema de pós-tratamento dos gases de escape e controlos complementares. A definição de "motor" deve ser alterada em conformidade ou substituída por uma definição de "sistema do motor". A WHDC-GTR n.º 4 (certificação relativa ao ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial, regulamento técnico mundial n.º 4) já contém definições para "sistema do motor", "tipo de motor" e "sistema de pós-tratamento dos gases de escape" que podem ser aqui retomadas de forma adequada.

Alteração 10

Proposta de regulamento
Artigo 3– ponto 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(1-A) "Tipo de motor", uma categoria de motores que não diferem entre si em aspectos essenciais, como as características dos motores;

Justificação

Relativamente ao ponto (1): o cumprimento das normas Euro VI deve ser comprovado para todo o "sistema do motor". O sistema do motor é a combinação óptima de motor, sistema de pós-tratamento dos gases de escape e controlos complementares. A definição de "motor" deve ser alterada em conformidade ou substituída por uma definição de "sistema do motor". A WHDC-GTR n.º 4 (certificação relativa ao ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial, regulamento técnico mundial n.º 4) já contém definições para "sistema do motor", "tipo de motor" e "sistema de pós-tratamento dos gases de escape" que podem ser aqui retomadas de forma adequada.

Alteração 11

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(1-B) "Sistema de pós-tratamento dos gases de escape", um catalisador (de oxidação ou de três vias), um filtro de partículas, um sistema DeNOx, uma combinação de um sistema DeNOX com um filtro de partículas, ou qualquer outro dispositivo que reduza as emissões e esteja instalado a jusante do motor. Esta definição exclui a recirculação dos gases de escape (EGR), que deve ser considerada parte integrante do sistema do motor.

Justificação

Relativamente ao ponto (1): o cumprimento das normas Euro VI deve ser comprovado para todo o "sistema do motor". O sistema do motor é a combinação óptima de motor, sistema de

pós-tratamento dos gases de escape e controlos complementares. A definição de "motor" deve ser alterada em conformidade ou substituída por uma definição de "sistema do motor". A WHDC-GTR n.º 4 (certificação relativa ao ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial, regulamento técnico mundial n.º 4) já contém definições para "sistema do motor", "tipo de motor" e "sistema de pós-tratamento dos gases de escape" que podem ser aqui retomadas de forma adequada.

Alteração 12

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «sistema OBD», um sistema de ***controlo*** das emissões capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de códigos de anomalia armazenados na memória de um computador;	(7) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «sistema OBD», um sistema de ***monitorização*** das emissões capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de códigos de anomalia armazenados na memória de um computador;

Justificação

Um sistema OBD não "controla" mas "monitoriza" as emissões. Se o sistema OBD detecta uma falha no sistema de emissões, poder-se-á então efectuar reparações.

Alteração 13

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, inspecção periódica, reparação, reprogramação ***ou*** reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores às mesmas. Esta informação inclui todas as informações requeridas para equipar o veículo com peças ou outro equipamento***;***	(11) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, inspecção periódica, reparação, reprogramação***,*** reinicialização ***ou o apoio ao diagnóstico à distância*** do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores às mesmas. Esta informação inclui todas as informações requeridas para equipar o veículo com peças ou outro equipamento***.***

	Os construtores devem fornecer um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir às oficinas de reparação independentes autorizadas realizar operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança do veículo;

Justificação

Com a crescente complexidade (electrónica) dos veículos, os fabricantes fornecem cada vez mais sistemas de apoio ao diagnóstico à distância. A fim de criar condições de igualdade entre os operadores, esses sistemas deveriam ser igualmente acessíveis aos operadores independentes para lhes permitir oferecer aos clientes uma escolha permanente de serviços de reparação. Além disso, importa fazer referência a uma ligação segura entre um veículo e o fabricante para a reinicialização de imobilizadores e a reprogramação das unidades de controlo electrónico.

Alteração 14

Proposta de regulamento
Artigo 3 – ponto 11-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(11-A) "Fabricante", a pessoa ou entidade responsável perante a entidade homologadora por todos os aspectos do processo de homologação ou autorização e por assegurar a conformidade da produção, não sendo necessário que essa pessoa ou entidade intervenha directamente em todas as fases do fabrico do veículo, sistema, componente ou unidade técnica submetidos a homologação;

Justificação

Não carece de justificação (definição retomada do n.°27 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE).

Alteração 15

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar outras medidas relativas a procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação**.**	A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar outras medidas relativas a procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação***, a fim de ter em conta os progressos técnicos nos domínios que relevam das disposições vigentes***.

Justificação

A Comissão só deveria poder adoptar medidas, ao abrigo do n.°9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/EC, que digam respeito ao progresso técnico sobre os procedimentos e os testes específicos, etc. Não devem ser introduzidos novos elementos através do procedimento de comitologia.

Alteração 16

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	4-A. Os ensaios devem basear-se tanto nas emissões simuladas em laboratório como nas emissões reais resultantes da condução.

Justificação

O estudo Artemis, co-financiado pelo programa-quadro de investigação e desenvolvimento da UE, mostrou que as emissões durante a condução real podem diferir consideravelmente dos resultados obtidos em laboratório.

Alteração 17

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Com efeitos a partir de ***1 de Outubro de 2014***, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.° da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam com as emissões, deverão proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.	2. Com efeitos a partir de ***1 de Outubro de 2013***, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.° da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam com as emissões, deverão proibir o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos. ***Até essa data, a Comissão deve garantir que a indústria disponha de um período de 36 meses para adaptar os seus processos de produção.***

Justificação

Esta data concederia à indústria o tempo necessário para adaptar os seus processos de produção, garantindo ao mesmo tempo que os requisitos técnicos possam ser fixados, em tempo útil, pelos procedimentos de comitologia.

Esta alteração visa garantir que a Comissão apresente rapidamente as especificações técnicas, sem comprometer o período de tempo necessário à indústria e prevendo uma estrita data de início em 2012 devido aos requisitos rigorosos em matéria de qualidade do ar previstos para 2015.

Alteração 18

Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros aplicáveis à produção de veículos a motor em série que cumpram o presente regulamento.	Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros aplicáveis à produção de veículos a motor em série que cumpram o presente regulamento ***e as respectivas medidas de aplicação, com excepção dos requisitos previstos no artigo 6.º e respectivas medidas de***

aplicação.

Justificação

Convém tornar absolutamente claro para a indústria que os incentivos são aplicáveis aos veículos que cumpram os limites de emissão Euro VI e todas as medidas de aplicação que farão parte do pacote Euro VI.

Alteração 19

Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento. Porém, estes incentivos deixarão de se aplicar impreterivelmente a 1 de Outubro de 2014.	Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento ***e as respectivas medidas de aplicação, com excepção dos requisitos previstos no artigo 6.º e respectivas medidas de aplicação.*** Porém, estes incentivos deixarão de se aplicar impreterivelmente a 1 de Outubro de 2014.

Justificação

Convém tornar absolutamente claro para a indústria que os incentivos são aplicáveis aos veículos que cumpram os limites de emissão Euro VI e todas as medidas de aplicação que farão parte do pacote Euro VI.

Esta data concederia à indústria o tempo necessário para adaptar os seus processos de produção, garantindo ao mesmo tempo que os requisitos técnicos possam ser fixados, em tempo útil, pelos procedimentos de comitologia.

Alteração 20

Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 1 – introdução

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Após a conclusão do Programa de Medição de Partículas das UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, a	1. Após a conclusão ***das partes pertinentes*** do Programa de Medição de Partículas das UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a

Comissão deve, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade:	Veículos, ***mas, o mais tardar, até 1 de Outubro de 2008***, a Comissão deve, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade:

Justificação

A fim de conceder à indústria tempo suficiente para cumprir com as exigências das normas Euro VI até 2011/2012, todos os requisitos (resultantes de legislação e da comitologia) devem estar disponíveis a partir de 1 de Outubro de 2008.

Alteração 21

Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
a) instaurar valores-limite baseados no número de partículas emitidas, ***e se for caso disso, especificar o valor do nível admissível da componente de NO2 no valor limite dos NOx***, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE;	(a) instaurar valores-limite baseados no número de partículas emitidas***, assim como na correlação entre o estado actual dos filtros de partículas diesel fechados***, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE;

Justificação

Para obter valores realistas do número de partículas, tais valores devem ser relacionados com o estado actual dos filtros de partículas diesel fechados.

Alteração 22

Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Se a evolução dos níveis das emissões de NO2 indicar que as emissões de NO2 dos veículos pesados podem exceder os 150 mg/kWh, a Comissão introduzirá um valor-limite de NO2 de 150 mg/kWh para os veículos pesados, além de um método de medição apropriado, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE.

Justificação

O NO2 é o tipo mais importante de NOx no que se refere à qualidade do ar. No contexto dos valores de NO2 previstos para 2015 no âmbito das exigências em matéria de qualidade do ar, importa monitorizar atentamente os níveis das emissões de NO2. Quando o limiar de 150 mg/kWh (limite ligado aos requisitos dos sistemas adaptados) for excedido – e só então -, a Comissão deve estabelecer um valor-limite fixo para as emissões NO2, além de um método de medição apropriado e harmonizado.

Alteração 23

Proposta de regulamento
Artigo 12 – parágrafo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados n.º 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que é apropriado regular as emissões de outros poluentes, deve alterar o presente regulamento ***em conformidade***.	4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados n.º 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que é apropriado regular as emissões de outros poluentes, deve ***propor as alterações pertinentes ao*** presente regulamento.

Justificação

O aditamento de novos poluentes poderá ter graves repercussões nas exigências aplicáveis à indústria. Assim sendo, tais aditamentos devem ser tratados mediante um procedimento legislativo "normalizado".

Alteração 24

Proposta de regulamento
Artigo 15 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. A Directiva 80/1269/CEE do Conselho, as Directivas 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE e 2005/78/CE da Comissão, e a Directiva 2005/55/CE são revogadas com efeitos a partir de ***1 de Outubro de 2014***.	1. A Directiva 80/1269/CEE do Conselho, as Directivas 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE e 2005/78/CE da Comissão, e a Directiva 2005/55/CE são revogadas com efeitos a partir de ***1 de Outubro de 2013.***

Justificação

Esta data concederia à indústria o tempo necessário para adaptar os seus processos de produção, garantindo ao mesmo tempo que os requisitos técnicos possam ser fixados, em tempo útil, pelos procedimentos de comitologia.

Alteração 25

Proposta de regulamento
Artigo 16 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável a partir de ***1 de Abril de 2013***. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º serão aplicáveis a partir da data de entrada em vigor e os números 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) e 3(d)(i) do anexo II serão aplicáveis a partir de ***1 de Outubro de 2014***.	O presente regulamento é aplicável a partir de ***1 de Abril de 2012***. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º serão aplicáveis a partir da data de entrada em vigor e os números 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) e 3(d)(i) do anexo II serão aplicáveis a partir de ***1 de Outubro de 2013***.

Justificação

Estas datas concederiam à indústria o tempo necessário para adaptar os seus processos de produção, garantindo ao mesmo tempo que os requisitos técnicos possam ser fixados, em tempo útil, pelos procedimentos de comitologia.

PROCESSO

Título	Homologação de veículos a motor e de motores
Referências	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)
Comissão competente quanto ao fundo	ENVI
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 15.1.2008
Relator de parecer Data de designação	Johannes Blokland 22.1.2008
Exame em comissão	8.4.2008 5.5.2008
Data de aprovação	6.5.2008
Resultado da votação final	+: 36 –: 0 0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Ţicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool

PROCESSO

Título	Homologação de veículos a motor e de motores
Referências	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)
Data de apresentação ao PE	21.12.2007
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 15.1.2008
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ITRE IMCO TRAN 15.1.2008 15.1.2008 15.1.2008
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	ITRE 29.1.2008
Relator(es) Data de designação	Matthias Groote 26.2.2008
Exame em comissão	27.5.2008
Data de aprovação	15.7.2008
Resultado da votação final	+: 51 –: 0 0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klaß, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Inés Ayala Sender, Adam Gierek, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Alojz Peterle, Robert Sturdy, Donato Tommaso Veraldi
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Elisabetta Gardini
Data de entrega	11.8.2008