

# PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

---

*Comissão dos Transportes e do Turismo*

**2007/0295(COD)**

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

PA\_Legam

## 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 precursores 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 chegarem 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 a 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 apresentação 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*

(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.

##### *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 ***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*

(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.

##### *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. ***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*

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

#### *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 ***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 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*

(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);

#### *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) ***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 prejuízo do n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do n.º 2 do artigo 2.º 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  $\leq 2\,610$  kg a tipos de veículos similares com uma massa de referência  $\leq 2\,840$  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.º 715/2007 sobre esta matéria são aditadas para clarificar a situação.*

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Artigo 3 – ponto 1

#### *Texto da Comissão*

**(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;**

#### *Alteração*

**(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*

(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;

*Alteração*

(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.º27 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.º9 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.º 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.º 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*

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.

##### *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 **e as respectivas medidas de aplicação, com exceção 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*

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.

##### *Alteração*

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 exceção 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*

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:

##### *Alteração*

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 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*

a) instaurar valores-limite baseados no número de partículas emitidas, **e se for caso disso, especificar o valor do nível admissível da componente de NO<sub>2</sub> no valor limite dos NO<sub>x</sub>**, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE;

##### *Alteração*

(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 NO<sub>2</sub> indicar que as emissões de NO<sub>2</sub> dos veículos pesados podem exceder os 150 mg/kWh, a Comissão introduzirá um valor-limite de NO<sub>2</sub> 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 NO<sub>2</sub> é o tipo mais importante de NO<sub>x</sub> no que se refere à qualidade do ar. No contexto dos valores de NO<sub>2</sub> previstos para 2015 no âmbito das exigências em matéria de qualidade do ar, importa monitorizar atentamente os níveis das emissões de NO<sub>2</sub>. 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 NO<sub>2</sub>, 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*

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**.

##### *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 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*

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**.

##### *Alteração*

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

<b>Título</b>	Homologação de veículos a motor e de motores	
<b>Referências</b>	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)	
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b>	ENVI	
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 15.1.2008	
<b>Relator de parecer</b> Data de designação	Johannes Blokland 22.1.2008	
<b>Exame em comissão</b>	8.4.2008	5.5.2008
<b>Data de aprovação</b>	6.5.2008	
<b>Resultado da votação final</b>	+: 36	–: 0
	0: 1	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	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 Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zile	
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool	