



2019/0101(COD)

19.2.2020

PROJECTO DE 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 que altera o 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 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos
(COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))

Relator de parecer: Sven Schulze

PA_Legam

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

O presente parecer da Comissão dos Transportes da Comissão do Ambiente, competente quanto à matéria de fundo, tornou-se necessário na sequência de um acórdão de um órgão jurisdicional da UE.

No acórdão de 13 de dezembro de 2018 concluiu-se que os fatores de conformidade para a homologação nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ não devam ter sido introduzidos através do procedimento de comitologia. Pelo contrário, devia-se ter optado pelo processo legislativo ordinário. Por outro lado, este acórdão foi alvo de recurso e o processo ainda está a decorrer. No entanto, a Comissão decidiu apresentar paralelamente uma proposta legislativa tendo em vista a introdução de fatores de conformidade.

O relator de parecer congratula-se com o facto de, com a presente proposta legislativa, a Comissão pretender dar segurança jurídica e fiabilidade tanto aos produtores como aos consumidores. Segundo o relator de parecer, tal também inclui que os fabricantes e os consumidores devem poder continuar a basear-se nos fatores de conformidade já conhecidos do procedimento de comitologia.

O relator de parecer gostaria de sugerir que, doravante, os fatores de conformidade sejam claramente separados das tolerâncias de medição e exprimiu esta sugestão apresentando propostas de alteração.

¹ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

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 ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de regulamento **Considerando 3**

Texto da Comissão

(3) Os requisitos de homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões têm vindo a ser, gradual e significativamente, objeto de maior exigência com a introdução e subsequente

Alteração

(3) Os requisitos de homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões têm vindo a ser, gradual e significativamente, objeto de maior exigência com a introdução e subsequente

revisão das normas Euro. Embora os veículos em geral tenham registado reduções substanciais das emissões em toda a gama de poluentes regulamentados, tal não foi o caso das emissões de NO_x dos motores diesel nem das partículas dos motores de injeção direta a gasolina, instalados, em especial, em veículos ligeiros. ***Por conseguinte, são necessárias medidas para corrigir esta situação.***

revisão das normas Euro. Embora os veículos em geral tenham registado reduções substanciais das emissões em toda a gama de poluentes regulamentados ***abrangidos pela presente regulamentação***, tal não foi o caso das emissões de NO_x dos motores diesel nem das partículas dos motores de injeção direta a gasolina, instalados, em especial, em veículos ligeiros. ***Para alcançar uma redução adicional das emissões de NO_x em condições reais de condução, é necessário desenvolver novas tecnologias através da certificação e normalização de dispositivos PEMS. A margem de erro deve ser revista anualmente, em baixa, pela Comissão, até se alcançar um elevado nível de precisão, refletindo a melhoria da qualidade do procedimento de medição e o progresso técnico dos equipamentos PEMS, a menos que a Comissão apresente uma justificação para não o fazer.***

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) A Comissão efetuou uma análise pormenorizada dos procedimentos, dos ensaios e dos requisitos de homologação estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 692/2008, com base nas suas próprias atividades de investigação e em informação externa, e concluiu que as emissões geradas em condições reais de condução em estrada por veículos Euro 5/6 excedem substancialmente as emissões medidas no âmbito do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) regulamentar, em especial no que diz respeito às emissões de NO_x dos veículos a diesel.

Alteração

(4) A Comissão efetuou uma análise pormenorizada dos procedimentos, dos ensaios e dos requisitos de homologação estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 692/2008, com base nas suas próprias atividades de investigação e em informação externa, e concluiu que as emissões geradas em condições reais de condução em estrada por veículos Euro 5/6 ***em quase todos os casos*** excedem substancialmente as emissões medidas no âmbito do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) regulamentar, em especial no que diz respeito às emissões de NO_x dos veículos a diesel.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 5

Texto da Comissão

(5) Em consequência, a Comissão desenvolveu uma nova metodologia para ensaiar as emissões dos veículos em condições reais de condução — o procedimento de ensaio das emissões em condições reais de condução (RDE). Este procedimento foi introduzido pelos Regulamentos (UE) 2016/427¹⁸ e (UE) 2016/646¹⁹ da Comissão, que foram subsequentemente integrados no Regulamento (UE) 2017/1151 e melhorados **pele Regulamento** (UE) 2017/1154 da Comissão²⁰.

¹⁸ Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão, de 10 de março de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6), (JO L 82 de 31.3.2016, p. 1).

¹⁹ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

²⁰ Regulamento (UE) 2017/1154 da Comissão, de 7 de junho de 2017, que altera o Regulamento (UE) 2017/1151 que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da

Alteração

(5) Em consequência, a Comissão desenvolveu uma nova metodologia para ensaiar as emissões dos veículos em condições reais de condução — o procedimento de ensaio das emissões em condições reais de condução (RDE). Este procedimento foi introduzido pelos Regulamentos (UE) 2016/427¹⁸ e (UE) 2016/646¹⁹ da Comissão, que foram subsequentemente integrados no Regulamento (UE) 2017/1151 e melhorados **pelos regulamentos** (UE) 2017/1154²⁰ e 2018/1832^{20a} da Comissão.

¹⁸ Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão, de 10 de março de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6), (JO L 82 de 31.3.2016, p. 1).

¹⁹ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

²⁰ Regulamento (UE) 2017/1154 da Comissão, de 7 de junho de 2017, que altera o Regulamento (UE) 2017/1151 que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da

Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 e a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às emissões em condições reais de condução dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 e a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às emissões em condições reais de condução dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

20A Regulamento (UE) 2018/1832 da Comissão, de 5 de novembro de 2018, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão com o objetivo de melhorar os ensaios e procedimentos de homologação no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, incluindo os que dizem respeito à conformidade em circulação e às emissões reais de condução, e de introduzir dispositivos para a monitorização do consumo de combustível e energia elétrica (JO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 6

Texto da Comissão

(6) O Regulamento (UE) 2016/646²¹ introduziu as datas de aplicação do procedimento de ensaio RDE, bem como os critérios de conformidade do mesmo. Para esse efeito, foram **utilizados** fatores de conformidade específicos para os poluentes, a fim de ter em conta a incerteza estatística e técnica das medições **efetuadas através de** sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS).

Alteração

(6) O Regulamento (UE) 2016/646²¹ introduziu as datas de aplicação do procedimento de ensaio RDE, bem como os critérios de conformidade do mesmo. Para esse efeito, foram **introduzidos** fatores de conformidade específicos para os poluentes **e utilizadas margens de erro separadas**, a fim de ter em conta a incerteza estatística e técnica das medições **dos** sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS). **O fator de conformidade (CF = 1) deve ser claramente distinto de qualquer margem**

de erro relacionada com o dispositivo.

²¹ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

²¹ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

Alteração 5

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão

(7) Em 13 de dezembro de 2018, o Tribunal Geral proferiu um acórdão nos processos apensos T-339/16, T-352/16 e T-391/16²² relativos a um recurso de anulação do Regulamento (UE) 2016/646. O Tribunal Geral anulou a parte do Regulamento (UE) 2016/646 que estabelecia os fatores de conformidade utilizados para avaliar a conformidade dos resultados dos ensaios RDE com os limites de emissão estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. O Tribunal considerou que só o legislador podia introduzir esses fatores de conformidade, uma vez que diziam respeito a um elemento essencial do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

²² Acórdão de 13 de dezembro de 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid/Comissão, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, EU:T:2018:927.

Alteração 6

Alteração

(7) Em 13 de dezembro de 2018, o Tribunal Geral proferiu um acórdão nos processos apensos T-339/16, T-352/16 e T-391/16²² relativos a um recurso de anulação do Regulamento (UE) 2016/646. O Tribunal Geral anulou a parte do Regulamento (UE) 2016/646 que estabelecia os fatores de conformidade **e as margens de erro** utilizados para avaliar a conformidade dos resultados dos ensaios RDE com os limites de emissão estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. O Tribunal considerou que só o legislador podia introduzir esses fatores de conformidade **e margens de erro**, uma vez que diziam respeito a um elemento essencial do Regulamento (CE) n.º 715/2007. ***Um recurso contra este acórdão ainda está a decorrer.***

²² Acórdão de 13 de dezembro de 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid/Comissão, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, EU:T:2018:927.

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão

(8) O Tribunal Geral não pôs em causa a justificação técnica dos fatores de conformidade. Por conseguinte, e dado que, na atual fase de desenvolvimento tecnológico, existe ainda uma discrepância entre as emissões medidas em condições reais de condução e as medidas em laboratório, é conveniente introduzir os fatores de conformidade no Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Alteração

(8) O Tribunal Geral não pôs em causa a justificação técnica dos fatores de conformidade ***e das margens de erro***. Por conseguinte, e dado que, na atual fase de desenvolvimento tecnológico, existe ainda uma discrepância entre as emissões medidas em condições reais de condução e as medidas em laboratório, é conveniente introduzir ***exatamente os mesmos*** fatores de conformidade ***e margens de erro aquando da utilização dos PEMS*** no Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Alteração 7

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão

(9) A fim de permitir que os fabricantes cumpram os limites de emissão da norma Euro 6 no contexto do procedimento de ensaio RDE, os critérios de conformidade para este procedimento devem ser introduzidos em duas fases. Durante a primeira fase, a pedido do fabricante, deve aplicar-se um fator de conformidade temporário, ao passo que, na segunda fase, apenas deve ser utilizado o fator de conformidade definitivo. A Comissão deve examinar ***regularmente os fatores de conformidade definitivos à luz do*** progresso técnico.

Alteração

(9) A fim de permitir que os fabricantes cumpram os limites de emissão da norma Euro 6 no contexto do procedimento de ensaio RDE, os critérios de conformidade para este procedimento devem ser introduzidos em duas fases. Durante a primeira fase, a pedido do fabricante, deve aplicar-se um fator de conformidade temporário, ao passo que, na segunda fase, apenas deve ser utilizado o fator de conformidade definitivo. A Comissão deve examinar ***anualmente a margem de erro tendo em consideração o progresso técnico dos veículos a motor e dos instrumentos de medição das emissões (PEMS) e utilizá-los para futuros atos legislativos.***

Alteração 8

Proposta de regulamento
Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(9-A) Para evitar a insegurança jurídica quanto às homologações já concedidas desde 1 de setembro de 2017, bem como às que virão a ser concedidas no futuro, é muito importante restabelecer os fatores de conformidade adotados anteriormente sem alterações, nomeadamente porque os fabricantes já conceberam os seus veículos tendo em consideração o procedimento RDE adotado anteriormente. A fim de rever em baixa a margem de erro, a Comissão é instada a ter em consideração as normas adotadas pelo Comité Europeu de Normalização (CEN) para um procedimento normalizado destinado a avaliar a incerteza da medição RDE no que diz respeito às emissões gasosas e de partículas. A Comissão mandatará, por conseguinte, o CEN para desenvolver uma norma de desempenho PEMS com vista à determinação de margens de erro individuais de sistemas PEM. Antes de aplicar uma norma de desempenho PEMS, a Comissão está empenhada em manter a margem de erro sob revisão anual e em atualizá-la apenas quando forem efetuadas melhorias na tecnologia de medição.

Alteração 9

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão

Alteração

(11) A fim de contribuir para a realização dos objetivos da União em matéria de qualidade do ar e para reduzir as emissões dos veículos, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do

(11) A fim de contribuir para a realização dos objetivos da União em matéria de qualidade do ar e para reduzir as emissões dos veículos, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do

Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) no que diz respeito às regras de execução aplicáveis aos procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação. Essa delegação deve incluir a competência para complementar o Regulamento (CE) n.º 715/2007 com essas regras revistas e com os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões; com os requisitos para a aplicação da proibição da utilização de dispositivos manipuladores capazes de reduzir a eficácia dos sistemas de controlo das emissões; **com as medidas necessárias à execução da obrigação do fabricante de fornecer um acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos; e com a adoção de um procedimento revisto de medição das partículas.** A delegação deve ainda incluir a alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007 a fim de rever **os fatores de conformidade definitivos no sentido da baixa**, para refletir o progresso técnico nos PEMS **e a recalibragem dos valores-limite baseados na massa de partículas, bem como a introdução de valores-limite baseados no número de partículas.** É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos ter um acesso sistemático às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) no que diz respeito às regras de execução aplicáveis aos procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação. Essa delegação deve incluir a competência para complementar o Regulamento (CE) n.º 715/2007 com essas regras revistas e com os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões; com os requisitos para a aplicação da proibição da utilização de dispositivos manipuladores capazes de reduzir a eficácia dos sistemas de controlo das emissões; A delegação deve ainda incluir a alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007 a fim de rever **as margens de erro**, para refletir o progresso técnico nos PEMS; É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos ter um acesso sistemático às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

Alteração 10

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 4 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Estas obrigações abrangem **a observância** dos limites de emissão definidos no anexo I. Para efeitos da determinação da conformidade com os limites de emissão Euro 6 estabelecidos no quadro 2 do anexo I, os valores das emissões determinados durante qualquer ensaio de emissões em condições reais de condução (RDE) válido devem ser divididos pelo fator de conformidade aplicável estabelecido no quadro 2-A do anexo I. O resultado deve **manter-se abaixo dos** limites de emissão Euro 6 estabelecidos no quadro 2 do mesmo anexo.»;

Alteração

Estas obrigações abrangem **o cumprimento** dos limites de emissão definidos no anexo I. Para efeitos da determinação da conformidade com os limites de emissão Euro 6 estabelecidos no quadro 2 do anexo I, os valores das emissões determinados durante qualquer ensaio de emissões em condições reais de condução (RDE) válido devem ser divididos pelo fator de conformidade aplicável **ou, quando especificado, pela soma do fator de conformidade aplicável e da margem de erro**, estabelecido no quadro 2-A do anexo I. O resultado deve **cumprir os** limites de emissão Euro 6 estabelecidos no quadro 2 do mesmo anexo.»;

Alteração 11

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

1. O fabricante deve equipar os veículos de forma a que os componentes suscetíveis de afetar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo cumpra, em utilização normal, o disposto no presente regulamento;

Alteração

1. O fabricante deve equipar os veículos de forma a que os componentes suscetíveis de afetar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo cumpra, em utilização normal, o disposto no presente regulamento; **o fabricante deve ainda garantir a fiabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e deve procurar reduzir o risco de furto ou de adulteração destes dispositivos.**

Alteração 12

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 14 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, *a fim de adotar as seguintes medidas com base nos resultados do Programa de Medição de Partículas da UNECE, conduzido sob os auspícios do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, sem baixar o nível de proteção do ambiente na União:*

(a) Alterar o presente regulamento *para efeitos da revisão dos valores-limite da massa de partículas e do número de partículas estabelecidos no anexo I;*

(b) Complementar o presente regulamento *com a adoção de um procedimento de medição revisto para o número de partículas.*

Alteração

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A para:

(a) Alterar o presente regulamento *a fim de rever as margens de erro específicas dos poluentes estabelecidas no quadro 2-A do anexo I à luz do progresso técnico, tendo em conta as incertezas técnicas relacionadas com a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS);*

(b) Complementar o presente regulamento *a fim de adaptar os procedimentos, ensaios e requisitos, bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões, para refletir adequadamente as emissões em condições reais de condução;*

Alteração 13

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 14 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

(b) Alterar o presente regulamento a fim de *adaptar ao progresso técnico os fatores de conformidade definitivos para*

Alteração

(b) Alterar o presente regulamento a fim de *rever as margens de erro dos poluentes estabelecidas* no quadro 2-A do

os poluentes *estabelecidos* no quadro 2-A do anexo I.»;

anexo I *à luz do progresso técnico, tendo em conta as incertezas técnicas relacionadas com a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS)*;

Alteração 14

Proposta de regulamento

Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10-B (novo)

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 14 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-B) No artigo 14.º, é aditado o seguinte número:

“5-A. A Comissão deve ter em conta todas as normas adotadas pelo Comité Europeu de Normalização (CEN) que proporcionem uma abordagem tecnicamente sólida para avaliar a incerteza das emissões em condições reais de condução no que diz respeito às emissões gasosas e de partículas, com o objetivo de exigir a utilização de uma das referidas normas ao abrigo do presente regulamento para que uma autoridade competente possa verificar a margem de incerteza específica das aplicações PEMS e analisar se tal é suficiente para substituir as margens de erro específicas indicadas no quadro 2-A, anexo I, do presente regulamento ou para completar este quadro.”

Alteração 15

Proposta de regulamento

Anexo – parágrafo 1

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Anexo I – quadro 2-A

Texto da Comissão

«Quadro 2-A: Fatores de conformidade das emissões em condições reais de condução

	Óxidos de azoto (NO _x)	Número de partículas (PN)	Monóxido de carbono (CO) ⁽¹⁾	Hidrocarbonetos totais (THC)	Hidrocarbonetos e óxidos de azoto combinados (THC + NO _x)
FC _{poluente-definitivo} ⁽²⁾	1,43	1,5			
FC _{poluente-temp} ⁽³⁾	2,1	1,5			

(1) As emissões de CO devem ser medidas e registadas em todos os ensaios RDE.

(2) FC_{poluente-definitivo} é o fator de conformidade utilizado para determinar a conformidade com os limites de emissão Euro 6, que tem em conta as incertezas técnicas associadas à utilização dos sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS).

(3) FC_{poluente-temp} é o fator de conformidade temporário que pode ser utilizado, a pedido do fabricante, em alternativa ao FC_{poluente-definitivo} em causa, durante um período de 5 anos e 4 meses a contar das datas especificadas no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5.».

Alteração

«Quadro 2-A: Fatores de conformidade das emissões em condições reais de condução^(0-A)

	Óxidos de azoto (NO _x)	Número de partículas (PN)	Monóxido de carbono (CO) ⁽¹⁾	Hidrocarbonetos totais (THC)	Hidrocarbonetos e óxidos de azoto combinados (THC + NO _x)
FC _{poluente-definitivo} ⁽²⁾	1 + margem, com margem = 0,43	1 + margem, com margem = 0,5			
FC _{poluente-temp} ⁽³⁾	2,1	1 + margem, com margem = 0,5			

(0-A) A fim de verificar a margem de erro individual dos sistemas portáteis de medição das emissões para complementar ou substituir as margens previstas no quadro 2-A do anexo do presente regulamento, a Comissão deve ter em conta as normas CEN que proporcionem uma abordagem tecnicamente sólida para avaliar a margem de erro das emissões em condições reais de condução no que respeita à medição das emissões de gases e partículas (NO_x e PN) tendo em vista a determinação da norma PEMS.

(1) As emissões de CO devem ser medidas e registadas em todos os ensaios RDE.

(2) FC_{poluente-definitivo} é o fator de conformidade utilizado para determinar a conformidade com os limites de emissão Euro 6 **expresso enquanto soma do objetivo de desempenho em termos de emissões do veículo e** as incertezas técnicas associadas à utilização dos sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS), **designadamente a margem (de erro).**

(3) FC_{poluente-temp} é o fator de conformidade temporário que pode ser utilizado, a pedido do

fabricante, em alternativa ao FCpoluente-definitivo em causa, durante um período de 5 anos e 4 meses a contar das datas especificadas no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5.».

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos
Referências	COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 15.7.2019
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 15.7.2019
Relator(a) de parecer Data de designação	Sven Schulze 29.7.2019
Data de aprovação	19.2.2020
Resultado da votação final	+ : 38 - : 7 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação final	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Rosa D’Amato, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Suplentes presentes no momento da votação final	Clotilde Armand, Tom Berendsen, Paolo Borchia, Josianne Cutajar, Clare Daly, Angel Dzhambazki, Valter Flego, Roman Haider, Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Robert Roos, Henna Virkkunen

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

38	+
ECR	Angel Dzhambazki, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Robert Roos
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Elena Kountoura
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux
PPE	Tom Berendsen, Andor Deli, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
RENEW	Clotilde Armand, José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Josianne Cutajar, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Petar Vitanov

7	-
GUE/NGL	Clare Daly
NI	Rosa D'Amato
VERTS/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

0	0

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções