

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

P9\_TA(2020)0222

**Homologação dos veículos a motor (Emissões em condições reais de condução) \*\*\*I**

**Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 17 de setembro de 2020, 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))** <sup>(1)</sup>

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(2021/C 385/31)

**Alteração 1****Proposta de regulamento****Considerando 2***Texto da Comissão*

- (2) O Regulamento (CE) n.º 715/2007 exige que os veículos ligeiros novos cumpram certos limites de emissões (normas Euro 5 e Euro 6) e estabelece requisitos adicionais para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos. As disposições técnicas específicas necessárias para a aplicação **desse regulamento** foram estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão <sup>(4)</sup> e, posteriormente, no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão <sup>(5)</sup>.

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera 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 (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, 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 revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

*Alteração*

- (2) O Regulamento (CE) n.º 715/2007 exige que os veículos ligeiros novos cumpram certos limites de emissões (normas Euro 5 e Euro 6) e estabelece requisitos adicionais para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos, **alterados e consolidados pelo Regulamento (UE) 2018/858** <sup>(3-A)</sup>, **aplicável a partir de 1 de setembro de 2020**. As disposições técnicas específicas necessárias para a aplicação **do Regulamento (CE) n.º 715/2007** foram estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão <sup>(4)</sup> e, posteriormente, no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão <sup>(5)</sup>.

<sup>(3-A)</sup> **Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).**

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera 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 (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, 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 revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

<sup>(1)</sup> O assunto foi devolvido à comissão competente, para negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A9-0139/2020).

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 2**  
**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 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<sub>x</sub> 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.

*Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

**Alteração 3**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

- (3-A) **O Relatório de 2019 sobre a Qualidade do Ar<sup>(1-A)</sup>, publicado pela Agência Europeia do Ambiente (AEA) estima que, em 2016, a exposição prolongada à poluição atmosférica terá sido responsável por mais de 506 000 mortes prematuras na UE-28. O relatório confirma ainda que, em 2017, o transporte rodoviário continuava a ser a principal fonte de emissões de NO<sub>x</sub> na UE-28, representando cerca de 40 % do total de emissões de NO<sub>x</sub> da UE, e que cerca de 80 % das emissões totais de NO<sub>x</sub> dos transportes rodoviários são geradas por veículos equipados com motores diesel;**

<sup>(1-A)</sup> Relatório de 2019 sobre a qualidade do ar na Europa, AEA.

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 4**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 3-B (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

- (3-B) *O acesso dos operadores independentes à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos é crucial para restabelecer a confiança dos consumidores.*

**Alteração 5**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 3-C (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

- (3-C) *As recentes violações do quadro jurídico existente pelos fabricantes, incluindo as violações das suas obrigações jurídicas decorrentes do Regulamento (CE) n.º 715/2007, demonstraram as lacunas dos mecanismos de controlo e implementação. Os consumidores foram privados de compensação satisfatória, uma vez que, mesmo nos casos em que foi concedida uma compensação, muitas vezes esta não permitiu tornar os veículos conformes com as normas Euro 5 e Euro 6. Uma vez que a proibição cada vez mais generalizada de veículos a gasóleo nas cidades europeias afeta a vida quotidiana dos cidadãos, exemplos de medidas de compensação adequadas seriam o equipamento dos veículos não conformes com tecnologias adaptadas de tratamento dos gases de escape («mudança de hardware»), ou, caso um consumidor pretenda trocar um veículo adquirido por um modelo mais limpo, a oferta de prémios de conversão.*

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 6**  
**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) 2016/427<sup>(6)</sup> e (UE) 2016/646<sup>(7)</sup> da Comissão, que foram subsequentemente integrados no Regulamento (UE) 2017/1151 e melhorados **pelo Regulamento (UE) 2017/1154<sup>(8)</sup>** da Comissão.

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> 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).

*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) 2016/427<sup>(6)</sup> e (UE) 2016/646<sup>(7)</sup> da Comissão, que foram subsequentemente integrados no Regulamento (UE) 2017/1151 e melhorados **pelos Regulamentos (UE) 2017/1154<sup>(8)</sup> e (UE) 2018/1832<sup>(8-A)</sup>** da Comissão.

<sup>(6)</sup> 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).

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(8-A)</sup> **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).**

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 7**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 6**

*Texto da Comissão*

(6) O Regulamento (UE) 2016/646 <sup>(9)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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*

(6) O Regulamento (UE) 2016/646 <sup>(9)</sup> introduziu as datas de aplicação do procedimento de ensaio RDE, bem como os critérios de conformidade do mesmo. **A introdução das datas de aplicação para veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros obedece a uma sequência anual, a fim de garantir aos fabricantes o tempo necessário para procederem a uma planificação adequada de cada grupo de veículos.** Para esse efeito, foram **introduzidos** 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).

<sup>(9)</sup> 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 8**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 6-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(6-A) *Segundo o relatório de 2016 da AEA, o desfasamento entre as emissões reais e as emissões em laboratório deveu-se, principalmente, a três fatores: um procedimento de teste obsoleto, flexibilidades no atual procedimento e fatores em situação de utilização real que dependem do condutor. É necessário um estudo para determinar a margem resultante do estilo de condução e da temperatura exterior. Deve ser estabelecida uma distinção clara entre o FC, a margem relacionada com o dispositivo e a margem do fator de utilização, que depende do condutor e da temperatura.*

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 9**  
**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-391/16<sup>22</sup> 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.

*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-391/16<sup>22</sup> 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 **e «De facto, tal conduz efetivamente a alterar os limites de emissões de óxidos de azoto fixados para a norma Euro 6, quando esses limites devem ser aplicados nesses casos».**

**Alteração 10**  
**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 **levantou dúvidas quanto ao «mérito da invocação, pela Comissão, de possíveis erros de natureza estatística», em particular no que respeita ao fator de conformidade temporário de 2,1 e referiu que as «incertezas estatísticas são corrigidas pela representatividade da amostra ou da experiência ou pelo número de experiências efetuadas». Além disso, no que diz respeito à margem de incerteza técnica introduzida, o Tribunal afirmou que «não é possível determinar na sequência de um ensaio RDE se o veículo objeto do ensaio respeita ou não esses limites, ou mesmo se se aproxima destes». Qualquer equipamento de medição tem uma margem de erro e o equipamento PEMS, por ser sujeito a condições mais variáveis, tem uma margem de erro algo superior à do equipamento laboratorial não móvel, embora tal possa implicar tanto uma sobrestimativa como uma subestimativa das emissões.** 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 **temporariamente** os fatores de conformidade no Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 11**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 8-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

- (8-A) *A resolução do Parlamento Europeu, de 28 de março de 2019, sobre os desenvolvimentos recentes sobre o escândalo «dieselgate» congratula-se com o acórdão do Tribunal Geral e solicita explicitamente à Comissão a não introdução de quaisquer novos fatores de conformidade, a fim de assegurar que as normas Euro 6 não sejam diluídas e sejam cumpridas em condições normais de utilização, conforme originalmente previsto no Regulamento (CE) n.º 715/2007.*

**Alteração 12**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 9**

Texto da Comissão

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 regularmente os fatores de conformidade definitivos** à luz do progresso técnico.

- (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. **O fator de conformidade definitivo deve ser aplicável durante um período de transição e incluir uma margem que expresse as incertezas de medição adicionais associadas à introdução do equipamento PEMS.** A Comissão deve **avaliar continuamente este fator de conformidade** à luz do progresso técnico **e ajustá-lo anualmente em baixa com base em dados científicos, na melhoria da exatidão do procedimento de medição e no progresso técnico do equipamento PEMS. O fator de conformidade deve ser reduzido progressivamente e cessar a sua aplicação até 30 de setembro de 2022.**

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

### Alteração 13

Proposta de regulamento

Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- (9-A) *A Comissão deve estabelecer, o mais tardar, em junho de 2021, requisitos mais rigorosos para o equipamento de medição PEMS que pode ser utilizado para ensaios RDE. As normas estabelecidas devem, sempre que possível, ter em conta os elementos de normalização relevantes desenvolvidos pelo CEN com base nos melhores equipamentos PEMS disponíveis.*

### Alteração 14

Proposta de regulamento

Considerando 9-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- (9-B) *É importante sublinhar que, embora a presente proposta aborde a questão do fator de conformidade, a questão das normas relativas aos limites de emissão deve ser abordada no contexto da futura proposta pós-Euro 6. A fim de assegurar rápidos progressos rumo à adoção de futuros valores-limite de emissões (pós-Euro 6) e à melhoria da qualidade do ar para os cidadãos da União, é essencial que a Comissão apresente, se for caso disso, uma proposta legislativa nesse sentido, o mais rapidamente possível e o mais tardar até junho de 2021, tal como anunciado na sua comunicação de 11 de dezembro de 2019, intitulada «O pacto ecológico europeu», que salienta a necessidade de acelerar a transição para a mobilidade sustentável e inteligente e de estabelecer uma via no sentido da mobilidade sem emissões. Não devem ser utilizados fatores de conformidade na aplicação das normas pós-Euro 6.*

### Alteração 15

Proposta de regulamento

Considerando 9-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- (9-C) *A fim de incentivar os produtores a assumirem uma atitude proativa e proambiental, as novas inovações tecnológicas destinadas a absorver NOx devem ser testadas, quantificadas e tidas em conta na revisão subsequente das normas Euro.*

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 16**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 10**

*Texto da Comissão*

- (10) O Tratado de Lisboa introduziu a possibilidade de o legislador delegar na Comissão o poder de adotar atos não legislativos de alcance geral que completem ou alterem certos elementos não essenciais de um ato legislativo. As medidas que podem ser abrangidas pelas delegações de poderes, referidas no artigo 290.º, n.º 1, do **TFUE**, correspondem, em princípio, às medidas abrangidas pelo procedimento de regulamentação com controlo, estabelecido no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE do Conselho <sup>(11)</sup>. Por conseguinte, é necessário adaptar ao artigo 290.º do TFUE as disposições do Regulamento (CE) n.º 715/2007 que preveem o recurso ao procedimento de regulamentação com controlo.

<sup>(11)</sup> Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

*Alteração*

- (10) O Tratado de Lisboa introduziu a possibilidade de o legislador delegar na Comissão o poder de adotar atos não legislativos de alcance geral que completem ou alterem certos elementos não essenciais de um ato legislativo. As medidas que podem ser abrangidas pelas delegações de poderes, referidas no artigo 290.º, n.º 1, do **Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)**, correspondem, em princípio, às medidas abrangidas pelo procedimento de regulamentação com controlo, estabelecido no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE do Conselho <sup>(11)</sup>. Por conseguinte, é necessário adaptar ao artigo 290.º do TFUE as disposições do Regulamento (CE) n.º 715/2007 que preveem o recurso ao procedimento de regulamentação com controlo.

<sup>(11)</sup> Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 17**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 11**

Texto da Comissão

- (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.

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 **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; e com a adoção de um procedimento revisto de medição das partículas. **Não obstante o pequeno hiato entre a entrada em vigor do presente regulamento e a revogação das disposições relativas à informação sobre a reparação e manutenção pelo Regulamento (UE) 2018/858, a delegação de poderes deve também incluir, para efeitos de segurança jurídica e para assegurar que o legislador disponha de todas as opções, as medidas necessárias para implementar a obrigação de o fabricante facultar um acesso ilimitado e normalizado à informação sobre a reparação e manutenção dos veículos.** A delegação deve ainda incluir a alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007 a fim de rever os fatores de conformidade no sentido da baixa, para refletir **uma melhoria da qualidade do procedimento de medição ou** 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 <sup>(1-A)</sup>. 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.

<sup>(1-A)</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 18****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 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. **O fator de conformidade deve ser progressivamente reduzido através de revisões anuais em baixa, com base em avaliações efetuadas pelo CCI. O fator de conformidade deixa de ser aplicável a partir de 30 de setembro de 2022.**

**Alteração 19****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.**

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

## Alteração 20

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 6

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 8 — parágrafo 1

#### Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º-A, a fim de complementar os artigos 6.º e 7.º. Tal abrange a definição e a atualização de especificações técnicas respeitantes às modalidades de comunicação da informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos, devendo ser dada especial atenção às necessidades específicas das PME.

#### Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º-A, a fim de complementar os artigos 6.º e 7.º. Tal abrange a definição e a atualização de especificações técnicas respeitantes às modalidades de comunicação da informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos, devendo ser dada especial atenção às necessidades específicas das PME, **das microempresas e dos operadores independentes.**

## Alteração 21

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 7 — alínea b)

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 10 — n.º 4 — parágrafo 2

#### Texto da Comissão

Durante qualquer ensaio RDE válido, a conformidade com os valores-limite Euro 6 deve ser determinada tendo em conta o fator de conformidade específico para os poluentes estabelecido no quadro 2-A do anexo I, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo.

#### Alteração

Durante qualquer ensaio RDE válido, a conformidade com os valores-limite Euro 6 deve ser determinada tendo em conta o fator de conformidade específico para os poluentes estabelecido no quadro 2-A do anexo I, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo. **O fator de conformidade deve ser progressivamente reduzido através de revisões anuais em baixa, com base em avaliações efetuadas pelo CCI. O fator de conformidade deixa de ser aplicável a partir de 30 de setembro de 2022.**

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

**Alteração 22****Proposta de regulamento****Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 7 — alínea b)**

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 10 — n.º 5 — parágrafo 2

*Texto da Comissão*

Durante qualquer ensaio RDE válido, a conformidade com os valores-limite Euro 6 deve ser determinada tendo em conta o fator de conformidade específico para os poluentes estabelecido no quadro 2-A do anexo I, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo.

*Alteração*

Durante qualquer ensaio RDE válido, a conformidade com os valores-limite Euro 6 deve ser determinada tendo em conta o fator de conformidade específico para os poluentes estabelecido no quadro 2-A do anexo I, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo. **O fator de conformidade deve ser progressivamente reduzido através de revisões anuais em baixa, com base em avaliações efetuadas pelo CCI. O fator de conformidade deixa de ser aplicável a partir de 30 de setembro de 2022.**

**Alteração 23****Proposta de regulamento****Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 10**

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 14 — n.º 3 e n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

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

- a) 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;
- b) Alterar o presente regulamento a fim de adaptar ao progresso técnico os fatores de conformidade **definitivos** para os poluentes estabelecidos no quadro 2-A do anexo I.

*Alteração*

3. **Até 1 de junho de 2021, a** Comissão **adota** atos delegados nos termos do artigo 14.º-A para completar **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 em todas as condições normais de utilização, nomeadamente a temperatura e as condições-limite, reduzindo a deriva da resposta ao zero e abordando os picos perigosos de partículas resultantes da limpeza dos filtros dos veículos, tendo em conta os elementos de normalização relevantes desenvolvidos pelo CEN com base nos melhores equipamentos PEMS disponíveis.**

**3-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º-A para** alterar o presente regulamento a fim de o adaptar ao progresso técnico **e de rever em baixa** os fatores de conformidade para os poluentes estabelecidos no quadro 2-A do anexo I.

Quinta-feira, 17 de setembro de 2020

### Alteração 24

#### Proposta de regulamento

#### Anexo — parágrafo 1

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Anexo I — Quadro 2-A — linha 2

Texto da Comissão

FC <sub>poluente—definitivo</sub> <sup>(2)</sup>	<b>1,43</b>	<b>1,5</b>	—	—	—
--	-------------	------------	---	---	---

(<sup>2</sup>) FC<sub>poluente—definitivo</sub> 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).

Alteração

FC <sub>poluente—definitivo</sub> <sup>(2)</sup>	<b>1 + margem (margem =0,32<sup>(*)</sup>)</b>	<b>1 + margem (margem =0,5<sup>(*)</sup>)</b>	—	—	—
--	--	---	---	---	---

(<sup>2</sup>) FC<sub>poluente—definitivo</sub> é o fator de conformidade utilizado para determinar a conformidade com os limites de emissão Euro 6 **durante um período transitório**, que tem em conta as incertezas **de medição** técnicas **adicionais** associadas à **introdução** dos sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS). **Expresso enquanto 1 + uma margem de incerteza de medição. Até 30 de setembro de 2022, a margem deve ser igual a zero e o fator de conformidade deixa de ser aplicável.**

(\*) **A rever em baixa, pelo menos anualmente, com base em avaliações regulares do Centro Comum de Investigação.**