



**2017/0111(COD)**

11.10.2017

**\*\*\*I**

## **PROJETO DE RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos  
(COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Damiano Zoffoli

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta
- \*\*\* Processo de aprovação
- \*\*\*I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- \*\*\*II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- \*\*\*III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato,)

### ***Alterações a um projeto de ato***

#### **Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas**

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

#### **Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado**

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo **■** ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído.

Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	23



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos

(COM(2017)0279 - C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2017)0279),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0168/2017),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de xxx,
  - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões de xxx,
  - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e o parecer da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0000/2017),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos parlamentos nacionais.

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento

#### Considerando 4

##### *Texto da Comissão*

(4) As emissões de gases com efeito de estufa geradas pelos camiões e autocarros, isto é, pelos veículos pesados, representam atualmente na União cerca de um quarto das emissões geradas pelo transporte rodoviário e *as previsões apontam para*

##### *Alteração*

(4) As emissões de gases com efeito de estufa geradas pelos camiões e autocarros, isto é, pelos veículos pesados, representam atualmente na União cerca de um quarto das emissões geradas pelo transporte rodoviário e, *se não forem tomadas*

*que aumentem* até 2030. A fim de contribuir para a necessária redução de emissões no setor dos transportes, há que introduzir medidas que permitam reduzir eficazmente as emissões dos veículos pesados.

*medidas adicionais, poderão ser responsáveis por 30 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> do transporte rodoviário* até 2030. A fim de contribuir para a necessária redução de emissões no setor dos transportes, há que introduzir medidas que permitam reduzir eficazmente as emissões dos veículos pesados.

Or. en

## **Alteração 2**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(6-A) As empresas de transportes são, em grande medida, pequenas e médias empresas que utilizam apenas um pequeno número de veículos. Além disso, não têm acesso a informações normalizadas que lhes permitam avaliar tecnologias que visem uma melhor eficiência no consumo de combustível ou comparar modelos de veículos, a fim de tomarem decisões de compra mais fundamentadas e de reduzirem os seus custos de combustível, que representam cerca de um quarto das suas despesas de funcionamento.*

Or. en

## **Alteração 3**

### **Proposta de regulamento Considerando 7**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(7) A fim de que os operadores de veículos possam tomar decisões de compra esclarecidas, as informações relativas ao

(7) A fim de que os operadores de veículos possam tomar decisões de compra esclarecidas, as informações relativas ao

desempenho de cada veículo em termos de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível devem ser públicas. Os fabricantes de veículos poderão comparar o desempenho dos seus veículos com o dos veículos de outras marcas, o que incentivará a inovação e, portanto, aumentará a competitividade. As referidas informações também proporcionarão aos decisores políticos da União e dos Estados-Membros uma base sólida para a elaboração de políticas destinadas a fomentar veículos mais eficientes em termos energéticos. Os valores de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão<sup>15</sup> [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

---

<sup>15</sup> Regulamento (UE) [.../...] da Comissão, de [.../...], que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L ... de ..., p. ...).

desempenho de cada veículo em termos de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível devem ser públicas. Os fabricantes de veículos poderão comparar o desempenho dos seus veículos com o dos veículos de outras marcas, o que incentivará a inovação, ***alavancará o progresso para uma maior eficiência energética dos veículos*** e, portanto, aumentará a competitividade. As referidas informações também proporcionarão aos decisores políticos da União e dos Estados-Membros uma base sólida para a elaboração de políticas destinadas a fomentar veículos mais eficientes em termos energéticos. Os valores de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão<sup>15</sup> [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

---

<sup>15</sup> Regulamento (UE) [.../...] da Comissão, de [.../...], que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L ... de ..., p. ...).

Or. en

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de regulamento Considerando 8**

*Texto da Comissão*

(8) Para conhecer completamente a

*Alteração*

(8) Para conhecer completamente a

configuração da frota de veículos pesados da União, a evolução desta ao longo do tempo e o impacto potencial disso nas emissões de CO<sub>2</sub>, devem ser vigiados e comunicados dados relativos à matrícula dos veículos pesados novos e dos reboques novos desses veículos, incluindo dados referentes aos grupos motopropulsores e aos elementos de carroçaria pertinentes.

configuração da frota de veículos pesados da União, a evolução desta ao longo do tempo e o impacto potencial disso nas emissões de CO<sub>2</sub>, devem ser vigiados e comunicados dados relativos à matrícula dos veículos pesados novos e dos reboques novos desses veículos, incluindo dados referentes aos grupos motopropulsores e aos elementos de carroçaria pertinentes. ***As responsabilidades específicas de monitorização e comunicação de informações são descritas nos artigos 4.º e 5.º.***

Or. en

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

(9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> e ao consumo de combustível de determinados veículos pesados novos matriculados em [2019]. Daí em diante, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem, portanto, ficar incumbidas de fornecer dados sobre as matrículas de veículos novos e os fabricantes de fornecer os dados técnicos desses veículos.

#### *Alteração*

(9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> e ao consumo de combustível de determinados veículos pesados novos matriculados em [2019]. Daí em diante, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem, portanto, ficar incumbidas de fornecer dados sobre as matrículas de veículos novos e os fabricantes de fornecer os dados técnicos desses veículos ***que são abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º [.../...] da Comissão***<sup>1-A+</sup>.

---

<sup>1-A</sup> ***Regulamento (UE) [.../...] da Comissão, de [.../...], que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L ...***

de ..., p. ...).

+ JO: Inserir a referência correta.

Or. en

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-A) A Comissão deve publicar, o mais tardar até 30 de junho de 2018, um calendário para a aplicação da ferramenta de simulação informática, denominada VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos) às principais tecnologias e inovações que reduzem as emissões do transporte rodoviário de mercadorias. A Comissão deve igualmente atualizar, sem demora, o procedimento de ensaio VECTO, de modo a incluir todas as categorias de veículos pesados, os veículos híbridos, os sistemas de propulsão elétricos com zero emissões, os reboques e quaisquer novos tipos de combustíveis alternativos que venham a estar disponíveis no mercado, tais como os biocombustíveis avançados ou o hidrogénio, a fim de cobrir toda a gama de veículos pesados.*

Or. en

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 9-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-B) O sistema de monitorização e comunicação de informações deve ser simples e acessível para todos os operadores de transportes, independentemente da sua dimensão e recursos. A Comissão deve promover ativamente esse sistema, a fim de garantir que o mesmo tenha um impacto significativo sobre o setor e de sensibilizar para a disponibilidade dos dados comunicados.***

Or. en

## **Alteração 8**

**Proposta de regulamento  
Considerando 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) Os resultados dos ensaios da conformidade da produção dos ficheiros de entrada VECTO devem igualmente ser monitorizados e comunicados à Comissão.***

Or. en

## **Alteração 9**

**Proposta de regulamento  
Considerando 10-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-B) A análise da Comissão dos dados transmitidos pelos Estados-Membros e fabricantes para o ano civil anterior deve ser apresentada ao público de forma a indicar claramente o desempenho da frota de veículos pesados da União e de cada Estado-Membro, bem como de cada***

*fabricante, de uma forma comparável em termos da média de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub>, tendo também em conta as diferenças na carteira de produtos dos fabricantes e o perfil de utilização declarado.*

Or. en

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 11**

#### *Texto da Comissão*

(11) Importa garantir a solidez e fiabilidade dos dados resultantes da vigilância comunicados. A Comissão deve, portanto, dispor de meios que lhe permitam verificar e, se necessário, corrigir os dados finais. Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados.

#### *Alteração*

(11) Importa garantir a solidez e fiabilidade dos dados resultantes da vigilância comunicados. A Comissão deve, portanto, dispor de meios que lhe permitam verificar e, se necessário, corrigir os dados finais. ***Sempre que a verificação efetuada pela Comissão da exatidão e qualidade dos dados comunicados detete o incumprimento de qualquer uma das condições estabelecidas no presente regulamento, a Comissão deve aplicar uma coima ao fabricante em causa por incumprimento do presente regulamento. As coimas devem ser eficazes, proporcionais e dissuasivas.*** Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados.

Or. en

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 12**

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, no tocante a veículos comerciais ligeiros, justifica-se atribuir à Agência Europeia do Ambiente a responsabilidade da troca de dados com as autoridades competentes dos Estados-Membros e com os fabricantes, bem como da gestão da base de dados finais em nome da Comissão. Os procedimentos de vigilância e de comunicação estabelecidos para os veículos pesados devem ainda alinhar-se, o mais possível, com os já existentes para os veículos ligeiros.

---

<sup>16</sup> Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

<sup>17</sup> Regulamento (UE) n.º 510/2011, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, no tocante a veículos comerciais ligeiros, justifica-se atribuir à Agência Europeia do Ambiente a responsabilidade da troca de dados com as autoridades competentes dos Estados-Membros e com os fabricantes, bem como da gestão da base de dados finais, ***que deverá estar acessível aos operadores de transportes gratuitamente e em formato que permita uma pesquisa digital***, em nome da Comissão. Os procedimentos de vigilância e de comunicação estabelecidos para os veículos pesados devem ainda alinhar-se, o mais possível, com os já existentes para os veículos ligeiros.

---

<sup>16</sup> Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

<sup>17</sup> Regulamento (UE) n.º 510/2011, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

Or. en

## **Alteração 12**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(12-A) No seu Pacote de Mobilidade 2017 «A Europa em movimento», a Comissão previa para o primeiro semestre de 2018 a apresentação de uma proposta de normas de emissão de CO<sub>2</sub> para veículos pesados. A fixação de objetivos ambiciosos de emissões de CO<sub>2</sub> para 2025 no setor dos veículos pesados deve constituir o objetivo final deste período legislativo, devendo tais objetivos ser apresentados pela Comissão, o mais tardar, até 30 de junho de 2018.*

Or. en

## **Alteração 13**

### **Proposta de regulamento Considerando 12-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(12-B) Se for caso disso, a Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado sob a supervisão de organismos independentes, a fim de detetar eventuais discrepâncias entre os valores de CO<sub>2</sub> simulados e os valores reais de um veículo pesado completo.*

Or. en

## **Alteração 14**

### **Proposta de regulamento Considerando 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(13) A fim de assegurar condições uniformes para a execução das disposições do presente regulamento relativas à verificação e correção dos dados resultantes da vigilância, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>18</sup>.**

**Suprimido**

---

**18 Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).**

Or. en

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia.

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia **e os resultados dos ensaios da conformidade da produção dos ficheiros de entrada VECTO.**

Or. en

## Alteração 16

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-A. Os fabricantes devem comunicar os dados técnicos relativos aos veículos pesados que são abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º [.../...] +.**

---

**+ JO: Inserir o número do Regulamento (UE) [.../...] da Comissão, de [.../...], que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L ... de ..., p. ...).**

Or. en

## Alteração 17

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados de acordo com os artigos 4.º e 5.º. O registo é público, com exceção das entradas de dados 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 especificadas no anexo I, parte B.

1. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados de acordo com os artigos 4.º e 5.º.

O registo é público, com exceção das entradas de dados 1, 24, 25, 32, 33, 39, 40 e 73-A especificadas no anexo I, parte B, **ao qual a Comissão deve facultar o acesso a terceiros, mediante pedido e em**

*conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>1-A</sup>.*

---

*<sup>1-A</sup> Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo à aplicação das disposições da Convenção de Aarhus sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente às instituições e órgãos comunitários (JO L 264 de 25.9.2006, p. 13).*

Or. en

## **Alteração 18**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 2**

#### *Texto da Comissão*

2. A Comissão *pode* verificar, ela própria, a qualidade dos dados comunicados nos termos dos artigos 4.º e 5.º.

#### *Alteração*

2. A Comissão *deve* verificar, ela própria, a qualidade dos dados comunicados nos termos dos artigos 4.º e 5.º.

Or. en

## **Alteração 19**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 3-A (novo)**

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***3-A. Sempre que a verificação efetuada pela Comissão da exatidão e qualidade dos dados comunicados nos termos do artigo 5.º detete o incumprimento de qualquer uma das condições estabelecidas no presente regulamento, a Comissão***

*deve aplicar uma coima ao fabricante em causa por incumprimento do presente regulamento. As coimas devem ser eficazes, proporcionais e dissuasivas.*

*A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º, com vista a completar o presente regulamento, a fim de estabelecer os métodos de cálculo e cobrança das coimas referidas no primeiro parágrafo.*

Or. en

## Alteração 20

### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. Devem constar dessa análise, pelo menos, o desempenho da frota de veículos pesados da União, bem como o de cada fabricante, no que respeita a emissões médias de CO<sub>2</sub> e consumo médio de combustível. A análise deve ter igualmente em conta os dados eventualmente disponíveis sobre a incorporação nos veículos de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO<sub>2</sub>.

##### *Alteração*

2. Devem constar dessa análise, pelo menos, o desempenho da frota de veículos pesados da União *e de cada Estado-Membro*, bem como o de cada fabricante, *de forma comparável* no que respeita a emissões médias de CO<sub>2</sub> e consumo médio de combustível, *tendo também em conta as diferenças na carteira de produtos dos fabricantes e o perfil de utilização declarado*. A análise deve ter igualmente em conta os dados eventualmente disponíveis sobre a incorporação nos veículos de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO<sub>2</sub>.

Or. en

## Alteração 21

### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A.** *A Comissão deve publicar, o mais tardar até 30 de junho de 2018, um calendário para a aplicação da ferramenta VECTO às principais tecnologias e inovações que reduzem as emissões do transporte rodoviário de mercadorias. A Comissão deve igualmente atualizar, sem demora, o procedimento de ensaio VECTO, de modo a incluir todas as categorias de veículos pesados, os veículos híbridos, os sistemas de propulsão elétricos com zero emissões, os reboques e quaisquer novos tipos de combustíveis alternativos que venham a estar disponíveis no mercado, tais como os biocombustíveis avançados ou o hidrogénio.*

Or. en

## **Alteração 22**

### **Proposta de regulamento Artigo 8-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 8.º-A**

##### ***Normas de emissão de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados***

***A Comissão deve, até 30 de junho de 2018, apresentar, se necessário, uma proposta legislativa para a definição de normas ambiciosas de emissão de CO<sub>2</sub> para 2025 no setor dos veículos pesados, em consonância com os objetivos climáticos da União Europeia.***

***Se for caso disso, a Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado sob a supervisão de organismos independentes, a fim de detetar eventuais discrepâncias entre os valores de CO<sub>2</sub>***

*simulados e os valores reais de um veículo pesado completo. A Comissão deve garantir que os resultados dos ensaios são monitorizados e comunicados ao abrigo do presente regulamento.*

Or. en

## **Alteração 23**

### **Proposta de regulamento Artigo 9**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### ***Atribuição de competências de execução***

***Suprimido***

*A Comissão pode, por meio de atos de execução, estabelecer as medidas de verificação e correção referidas no artigo 7.º, n.ºs 2 e 3. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º.*

Or. en

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º -1 (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***-1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º, a fim de completar o presente regulamento no sentido de estabelecer as medidas de verificação e correção referidas no artigo 7.º, n.ºs 2 e 3.***

Or. en

## Alteração 25

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**1.** *A Comissão é assistida pelo Comité das Alterações Climáticas instituído pelo artigo 9.º da Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup>. O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.*

**Suprimido**

---

<sup>21</sup> *Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, relativa à criação de um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de gases com efeito de estufa e de implementação do Protocolo de Quioto (JO L 49 de 19.2.2004, p. 1).*

Or. en

## Alteração 26

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2.** *Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.*

**Suprimido**

Or. en

## Alteração 27

### Proposta de regulamento

#### Anexo 1 – parte B – cabeçalho – coluna 3 (“Fonte”)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Fonte

Fonte

*Anexo I, apêndice 1, do Regulamento  
[.../...]*

Or. en

## Alteração 28

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – Parte B – linha 56

*Texto da Comissão*

56 Perfil de utilização (longo curso, regional,  
urbano, construção)

2.1.1

Parâmetros de  
simulação (para cada  
combinação de perfil  
de  
utilização/carga/comb  
ustível)

*Alteração*

56 Perfil da utilização (longo curso, *longo  
curso (SGA)*, regional, *regional (SGA)*  
urbano, construção)

2.1.1

Parâmetros de  
simulação (para cada  
combinação de perfil  
de  
utilização/carga/comb  
ustível)

Or. en

## Alteração 29

### Proposta de diretiva

#### Anexo I – parte B – linha 73-A (nova)

*Texto da Comissão*

<i>Alteração</i>			
<i>73-A</i>	<i>Resultados dos ensaios da conformidade da produção</i>		

Or. en

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O aquecimento global é um problema real que deve ser combatido com decisões claras e corajosas. A União Europeia, no Conselho Europeu de outubro de 2014, fixou uma meta vinculativa e ambiciosa de, pelo menos, 40 % de redução das emissões de gases com efeito de estufa em todos os setores da economia até 2030.

O setor dos transportes deve também contribuir de forma significativa para alcançar este objetivo, tendo em conta que, em 2014, 25 % do dióxido de carbono emitido pelo setor dos transportes rodoviários provinha de veículos pesados, o que representa 5 % das emissões totais de dióxido de carbono da União Europeia.

Até à data, as emissões de CO<sub>2</sub> e o consumo de combustível dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE não têm sido certificados – nem sido objeto de vigilância ou comunicação dos dados respetivos – de forma objetiva e comparável, como acontece para os veículos ligeiros de passageiros e comerciais. Devido a esta lacuna legislativa não dispomos, até ao momento, de dados fiáveis relativos à configuração da frota de veículos pesados matriculados na União Europeia, à evolução desta ao longo do tempo e ao seu impacto potencial nas emissões de CO<sub>2</sub>.

Esta falta de clareza constitui, em primeira instância, uma limitação para os transportadores, na maioria pequenas e médias empresas, para os quais o combustível representa mais de um quarto das despesas correntes, mas também para as administrações locais que, aquando da compra de novos transportes públicos, não estão em condições de conhecer os modelos mais eficientes no mercado.

A falta de transparência também reduz a concorrência entre os produtores, os quais não têm qualquer incentivo para inovar, e torna difícil pôr em prática ações conjuntas, a nível nacional ou europeu, para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos veículos pesados.

Na estratégia para os veículos pesados de 2014, a Comissão decidiu adotar medidas específicas para colmatar estas lacunas em matéria de informação, alcançar a plena transparência do mercado e dispor de dados rigorosos e verificáveis sobre as emissões de CO<sub>2</sub> e sobre o consumo de veículos pesados, a fim de poder, em última análise, estabelecer normas em matéria de CO<sub>2</sub> para as emissões destes veículos.

Em primeiro lugar, a Comissão criou o instrumento de simulação VECTO, para calcular o consumo de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos de modo comparável e de forma eficaz em termos de custos.

Em segundo lugar, a Comissão propôs um novo regulamento relativo à determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e ao consumo de combustível dos veículos pesados novos (designado «Regulamento de certificação»), ao abrigo da legislação em vigor em matéria de homologação, que deverá entrar em vigor em fevereiro de 2018.

Na aceção do regulamento de certificação, deverá ser realizada uma simulação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível, através do instrumento VECTO, para todos os veículos pesados novos abrangidos pelo âmbito de aplicação do referido regulamento e que serão

colocados no mercado da UE.

O regulamento de certificação dá resposta apenas parcialmente às lacunas patentes em termos de transparência, já que as informações sobre o desempenho de um determinado veículo apenas são disponibilizadas ao comprador do veículo e às autoridades nacionais do país onde o veículo for matriculado.

Em terceiro lugar, a Comissão, com a proposta de regulamento em apreço, estabelece a vigilância e a comunicação das emissões de CO<sub>2</sub> e de dados relativos aos consumos dos veículos pesados novos sujeitos ao procedimento de certificação, a fim de colmatar o défice de informações e de assegurar a plena transparência do mercado. Graças a esta terceira fase, os dados pertinentes calculados pelos fabricantes, de acordo com a metodologia de certificação, serão vigiados e colocados à disposição dos cidadãos, à exceção de alguns deles que serão apenas comunicados à Comissão. Os Estados-Membros, contudo, devem comunicar os dados relativos a todos os veículos novos matriculados pela primeira vez na União.

A última etapa consistirá em definir normas ambiciosas em matéria de CO<sub>2</sub> para as emissões dos veículos pesados, proposta que o relator espera que a Comissão apresente durante o primeiro trimestre de 2018, para que possa ser aprovada antes do final da presente legislatura.

O relator apoia a abordagem da Comissão e o percurso empreendido até à data para conseguir definir as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, mas considera necessário introduzir algumas alterações para reforçar a proposta de regulamento em apreciação.

Em primeiro lugar, é necessário clarificar melhor a relação entre a proposta de regulamento relativo à monitorização e comunicação de informações e a proposta de regulamento de certificação, em especial quanto aos respetivos âmbitos de aplicação.

As alterações apresentadas pelo relator clarificam que os fabricantes terão de comunicar à Comissão apenas os dados relativos aos tipos de veículos sujeitos ao regulamento de certificação.

Os Estados-Membros, contudo, devem comunicar os dados relativos a todos os veículos novos matriculados pela primeira vez na União.

Uma vez que o regulamento de certificação será desenvolvido em fases sucessivas, é importante que a Comissão prepare, o mais depressa possível, um calendário que defina com clareza os prazos e as modalidades em que o software VECTO será aplicado aos diferentes tipos de veículos pesados ainda não regulamentados, entre os quais os autocarros, alguns tipos de camiões e reboques, os veículos pesados elétricos e híbridos e os veículos movidos a combustíveis alternativos que estarão disponíveis no mercado, e que o procedimento de ensaio e funcionamento do software VECTO para estes vários tipos de veículos seja atualizado.

Outro ponto fundamental em relação ao qual o relator decidiu intervir diz respeito à transparência do sistema.

As alterações apresentadas pelo relator têm como objetivo criar uma total transparência do mercado, colmatando as lacunas de informação existentes e permitindo assim que os operadores

do setor tomem decisões de compra mais fundamentadas, facultar aos fabricantes um incentivo maior para a inovação e permitir que as autoridades públicas tenham acesso a dados completos para a elaboração e aplicação de medidas destinadas a promover a utilização de veículos pesados mais eficientes e menos poluentes, por exemplo através da fiscalidade e de taxas de circulação rodoviária.

Para alcançar este objetivo, o relator considerou oportuno inserir no anexo I, parte B, no qual são enumerados os dados que os fabricantes devem monitorizar e comunicar à Comissão, os resultados dos ensaios de conformidade da produção.

Os dados indicados no anexo I, parte B, serão subdivididos em duas categorias principais: os que devem ser comunicados à Comissão e colocados à disposição dos cidadãos e os que devem ser comunicados à Comissão a qual, preenchidos os requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 1367/2006, poderá remetê-los a terceiros que o solicitem.

Estes terceiros, nomeadamente universidades, centros de investigação, ONG, regiões, etc., estarão, por conseguinte, em condições de efetuar controlos independentes sobre a autenticidade dos dados fornecidos pelos fabricantes, evitando novos escândalos como os das emissões dos motores diesel dos automóveis (o chamado «dieselgate») e a formação, no futuro, de novos cartéis, como o recentemente punido pela Comissão, que contou com a participação dos principais fabricantes de camiões.

O relator solicita igualmente à Comissão que elabore, logo que possível, um ensaio de controlo em estrada relativamente às emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, a ser efetuado em condições reais para poder verificar eventuais discrepâncias entre os valores de CO<sub>2</sub> simulados e os valores efetivos de um veículo, a realizar sob a supervisão de organismos independentes e cujos resultados deverão ser monitorizados e comunicados nos termos do presente regulamento.

No que diz respeito ao relatório que a Comissão deverá publicar anualmente, o relator considera importante que os dados comunicados sejam agregados não só por Estado-Membro e por fabricante, mas que sejam também consideradas as diferentes carteiras de produtos dos fabricantes e os perfis de missão dos diversos veículos, de modo a evitar leituras parciais e distorcidas dos dados e a refletir mais fielmente a realidade.

O relator entende que, em relação ao controlo da qualidade dos dados que os Estados-Membros e os fabricantes devem comunicar à Comissão, nos termos do presente regulamento, é necessário prever sanções administrativas caso sejam detetadas irregularidades ou discrepâncias, por exemplo se a comunicação de dados não corresponder aos dados certificados ou se for incompleta.

Para concluir, o relator considera que, a fim de assegurar que a Comissão disponha dos meios, das medidas e dos procedimentos adequados para levar a cabo a sua tarefa de verificação da qualidade dos dados monitorizados e comunicados e para os retificar, tais medidas devem ser adotadas por meio de atos delegados.