



2017/0111(COD)

16.11.2017

ALTERAÇÕES

30 - 158

Projeto de relatório

Damiano Zoffoli

Vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos

Proposta de regulamento

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

Alteração 30
Merja Kyllönen

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 que ***umentem 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.

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 medidas adicionais***, as previsões apontam para que ***esses veículos sejam responsáveis por 30 % do total das emissões de CO₂ do transporte rodoviário até 2030. As emissões de veículos pesados de mercadorias irão aumentar 10 % entre 2010 e 2030 e 17 % entre 2010 e 2050, a menos que sejam tomadas medidas para o prevenir***. 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 31
Rebecca Harms

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 que

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***

umentem *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, as previsões apontam para que *esses veículos sejam responsáveis por 30 % do total das emissões de CO₂ do transporte rodoviário até 2030, prevendo-se que as emissões de veículos pesados de mercadorias aumentem 10 % entre 2010 e 2030 e 17 % entre 2010 e 2050*. 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 32 **Monika Beňová**

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 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.

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. 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 33 **Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

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 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.

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 **5 % do total das emissões, um quinto de todas as emissões provenientes do setor dos transportes e** um quarto das emissões geradas pelo transporte rodoviário e as previsões apontam para que aumentem até 2030. **Na ausência de medidas concretas, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos veículos pesados aumentarão 10 % em 2030 e 17 % até 2050, em comparação com os valores de 2010. Por conseguinte,** a fim de contribuir para a necessária redução de emissões e **melhoria do desempenho ambiental** no setor dos transportes, há que introduzir medidas que permitam reduzir eficazmente as emissões dos veículos pesados.

Or. it

Alteração 34

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

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 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.

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 as previsões apontam para que aumentem até 2030, **atendendo ao aumento constante da distância média de transporte de bens.** 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.

Alteração 35 Luke Ming Flanagan

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 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.

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

Or. en

Alteração 36 Nicola Caputo

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 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.

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 as previsões apontam para 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, ***estimulando ao mesmo tempo a***

competitividade da indústria e fornecendo informações úteis às partes interessadas do setor com vista a orientar as suas escolhas.

Or. it

Alteração 37

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) As atividades humanas ainda muito dependentes da combustão de combustíveis fósseis, como o transporte rodoviário de mercadorias e os sistemas de transportes urbanos, contribuem para o rápido aumento do CO₂ na atmosfera. A Organização Meteorológica das Nações Unidas considera que as concentrações médias globais de CO₂ na atmosfera são atualmente 145 % superiores aos níveis pré-industriais e que, em 2016, o seu aumento registou a aceleração mais rápida nos últimos 800 mil anos. A Organização salientou igualmente que o súbito aumento de CO₂ e de outros gases com efeito de estufa na atmosfera pode dar origem a alterações imprevistas no sistema climático, com graves consequências para as atividades socioeconómicas e para a manutenção dos serviços ecossistémicos.

Or. it

Justificação

Ver o Greenhouse Gas Bulletin n.º 13, de 30 de outubro de 2017, da Organização Meteorológica Mundial.

Alteração 38
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 4-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-B) As medidas para a redução das emissões dos veículos pesados devem abranger não só as emissões de gases com efeito de estufa, como também as emissões dos poluentes atmosféricos com efeitos climáticos, como os NOx. De acordo com o relatório de 2017 sobre a qualidade do ar da Agência Europeia do Ambiente, em 2015, o transporte rodoviário foi o setor que provocou mais emissões de NOx e o segundo no que respeita à emissão de fuligem.

Or. it

Justificação

Ver o relatório sobre a qualidade do ar de 2017 da Agência Europeia do Ambiente (p. 21).

Alteração 39
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 4-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-C) A circulação dos veículos pesados contribui para a libertação para a atmosfera de poluentes com graves consequências para a saúde das pessoas e que são responsáveis pela deterioração da qualidade ar ambiente na Europa, como as partículas finas, o NO2 e o O3, que, em 2014, foram responsáveis por 399 000, 75 000 e 13 600 mortes prematuras, respetivamente, por exposição prolongada no território da União.

Justificação

Ver o relatório sobre a qualidade do ar de 2017 da Agência Europeia do Ambiente (pp. 56-58).

Alteração 40

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Considerando 4-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-D) As medidas da UE com vista a reduzir as emissões de CO2 e o consumo de combustível dos veículos pesados também devem promover a eletromobilidade, de preferência com base na produção descentralizada de energia a partir de fontes renováveis, e explorar o potencial dos sistemas de transporte inteligentes e cooperativos, tais como camiões movidos a eletricidade (trolley trucks) e sistemas de controlo de veículos autónomos (platooning). Por conseguinte, estas medidas devem aumentar a eficiência e a sustentabilidade do transporte rodoviário de mercadorias e reforçar a mobilidade pública urbana integrada.

Or. it

Justificação

O Parlamento Europeu sublinhou reiteradamente a necessidade destas medidas. Ver, por exemplo, a resolução, de 23 de junho de 2016, sobre o relatório relativo aos progressos no domínio das energias renováveis (n.º 79) e a resolução, de 18 de maio de 2017, sobre o transporte rodoviário na União Europeia (n.º 50).

Alteração 41

Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento
Considerando 5

Texto da Comissão

(5) Na sua Comunicação de 2014 «Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados»⁴, a Comissão reconheceu como condição prévia para a introdução de tais medidas um procedimento regulamentado para determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível.

⁴ COM(2014) 285 final.

Alteração

(5) Na sua Comunicação de 2014 «Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados»⁴, a Comissão reconheceu como condição prévia para a introdução de tais medidas um procedimento regulamentado para determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível; ***todas as alegações do setor manufatureiro em matéria de emissões e de consumo de combustível devem ser aferidas e verificadas independentemente.***

⁴ COM(2014) 285 final.

Or. en

Alteração 42
Merja Kyllönen

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 podem representar cerca de um quarto das suas despesas de funcionamento.

Alteração 43
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-A) O desenvolvimento e a aplicação de um sistema eficaz e credível de monitorização e comunicação dos dados sobre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível, com base nos resultados das simulações da VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) e acompanhado de ensaios de verificação em estrada do desempenho dos veículos pesados, deve reduzir a montante a possibilidade de manipulação dos dados neste setor e ser regulamentado por uma legislação mais rigorosa do que a relativa aos veículos ligeiros, conforme salientado no relatório do Parlamento Europeu sobre a medição das emissões no setor automóvel.

Or. it

Alteração 44
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 6-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-B) As administrações públicas, a todos os níveis, devem considerar os dados sobre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível dos veículos pesados, em particular dos autocarros, como um componente indispensável das escolhas no âmbito da mobilidade pública coletiva,

que devem consistir nas opções mais eficazes a nível energético e de proteção ambiental e ao mesmo tempo mais sustentáveis em termos económicos, por forma a contribuir concretamente para a descarbonização do setor dos transportes e da sociedade.

Or. it

Alteração 45

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

**Proposta de regulamento
Considerando 6-C (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(6-C) Os dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos pesados devem ser disponibilizados num formato normalizado, de modo a permitir aos operadores do setor dos transportes, em particular as PME, tomarem decisões de compra informadas com base em dados pormenorizados e comparáveis, com o objetivo último de reduzir os respetivos custos operacionais, contribuindo também para a redução do impacto geral das emissões de gases com efeito de estufa dos veículos pesados.

Or. it

Alteração 46

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

**Proposta de regulamento
Considerando 6-D (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(6-D) Qualquer ação destinada a

colmatar as lacunas de informação no que respeita às emissões de CO2 e ao consumo de combustível dos veículos pesados deve ser aplicada no interesse dos cidadãos europeus, que devem ser protegidos das vicissitudes passíveis de prejudicar direta e indiretamente os seus direitos enquanto consumidores e de criar, ao mesmo tempo, sérios problemas de saúde pública e de manutenção de um ambiente são, como no caso do escândalo Dieselgate.

Or. it

Alteração 47

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Considerando 6-E (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6-E) No entanto, a legislação da UE em vigor relativa aos veículos pesados não impediu a formação de um cartel por parte dos principais fabricantes de veículos pesados, que durante 14 anos concordaram em não respeitar as regras de concorrência, nomeadamente através da transferência de custos a fim de dar cumprimento às normas relativas às emissões, da Euro III à Euro VI, às PME, aos motoristas de veículos de transporte rodoviário e aos cidadãos da União. Por conseguinte, a vigilância e a comunicação dos dados sobre as emissões de CO2 e o consumo de combustível dos veículos pesados devem aumentar a transparência do setor no interesse público, contribuindo para a prevenção de práticas anticoncorrenciais proibidas.

Or. it

Alteração 48

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão

(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 CO₂ 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ 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 CO₂ 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. ...).

Alteração

(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 CO₂ 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, **estimulará o desenvolvimento de veículos mais eficientes em termos de energia e impulsionará** 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 **medidas eficazes para a disseminação de** veículos mais eficientes em termos energéticos. Os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos **sem restrições**.

⁶ 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 CO₂ 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. ...).

Alteração 49

Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão

(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 CO₂ 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ 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 CO₂ 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

Alteração

(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 CO₂ e de consumo de combustível devem ser ***independentemente verificadas e tornadas*** 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ 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 CO₂ 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

Alteração 50
Monika Beňová

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão

(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 CO₂ 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ Regulamento (UE) [.../...] da Comissão,

Alteração

(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 CO₂ e de consumo de combustível devem ser públicas, ***assegurando os mais elevados níveis de transparência***. 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. ***A transparência em matéria de produção total de emissões deverá incentivar o investimento em alternativas com emissões nulas e facilitar a inovação em tecnologias existentes e novas***. Os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ 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 CO₂ 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. ...).

de [.../...], que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ 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 51

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão

(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 CO₂ 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

Alteração

(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 CO₂ 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, **encorajará a modernização da eficiência energética dos seus 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ 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 CO₂ 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. ...).

⁶ 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 CO₂ 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. fr

Alteração 52

Merja Kyllönen

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão

(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 CO₂ 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e

Alteração

(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 CO₂ 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 rumo a veículos mais eficientes em termos energéticos*** 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 CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [...] da Comissão⁶ [Opoce to include correct reference] devem, portanto, ser

tornados públicos.

vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

⁶ 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 CO2 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. ...).

⁶ 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 CO2 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 53

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(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 CO2, 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.

Alteração

(8) Para conhecer completamente a configuração da frota de veículos pesados da União, a evolução desta ao longo do tempo e o *seu* impacto *global, isto é,* potencial *e efetivo, em termos de* emissões de CO2, 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.

Or. it

Alteração 54

Nicola Caputo

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(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 CO₂, 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.

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 CO₂, 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, aos elementos de carroçaria *e mecânica* pertinentes, *assim como ao tipo de certificação utilizada para cada componente dentro do sistema VECTO*.

Or. it

Alteração 55
Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão

(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 CO₂, 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.

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 CO₂, devem ser vigiados e comunicados, *de forma independente*, 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.

Or. en

Alteração 56
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-A) O sistema de monitorização e comunicação de informações deve ser simples e acessível para as empresas que operam no setor dos transportes, independentemente da sua dimensão e recursos.

Or. ro

Alteração 57
Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão

Alteração

(9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO₂ 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.

(9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível de determinados veículos pesados novos matriculados em [2019]. Daí em diante, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem, portanto, **ser encorajadas a** fornecer dados sobre as matrículas de veículos novos e os fabricantes **devem ficar incumbidos de** fornecer os dados técnicos desses veículos.

Or. fr

Alteração 58
Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão

Alteração

(9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de

(9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO₂ 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.

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 ***verificados de forma independente*** desses veículos.

Or. en

Alteração 59

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(9-A) Até 30 de junho de 2018, a Comissão deverá elaborar e publicar um calendário para a aplicação gradual do software de simulação VECTO às tecnologias e aos dispositivos com vista a reduzir as emissões provenientes do transporte rodoviário de mercadorias. Até essa data, a Comissão deverá ainda estabelecer as etapas para alargar o procedimento de verificação VECTO a todas as categorias de veículos pesados, incluindo grupos motopropulsores híbridos, elétricos e com emissões nulas, e a todos os combustíveis alternativos presentes no mercado, de modo a permitir a comparação dos resultados das simulações sobre o desempenho de um número crescente de veículos pesados e tecnologias disponíveis neste setor para reduzir as emissões de CO2 e o consumo de combustível.

Or. it

Alteração 60
Rebecca Harms

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 cálculo do consumo de energia de veículos (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 grupos motopropulsores híbridos, elétricos e com emissões nulas e os reboques, a fim de garantir a cobertura total da gama de veículos pesados.

Or. en

Alteração 61
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(9-A) A Comissão deve atualizar o sistema VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool), de modo a ser utilizado para todas as categorias de veículos pesados novos.

Or. ro

Alteração 62
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A fim de **umentar a** transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível **dever** ser públicos. **Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos** dados pessoais e da equidade da concorrência. **Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do** desempenho dos veículos **estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.**

Alteração

(10) A fim de **garantir uma maior** transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível **devem** ser públicos, **mas em conformidade com a legislação europeia vigente em matéria de confidencialidade e de proteção de** dados pessoais e **de dados sensíveis do ponto de vista** da equidade da concorrência. **Devem ser igualmente disponibilizados ao** público os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos.

Or. ro

Alteração 63
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos **essenciais** para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível **dever** ser públicos. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. **Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do**

Alteração

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos, **com vista a permitir o cálculo da pegada de carbono ao longo do ciclo de vida dos veículos**, e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível **devem** ser públicos **sem restrições**. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da

desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.

concorrência, *uma vez que* é de interesse público que *todos* os dados *necessários para determinar as emissões de CO2 e o consumo de combustível* dos veículos *sejam publicados sem restrições.*

Or. it

Alteração 64

Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposta de regulamento

Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível *dever* ser públicos. *Só não devem ser publicados* os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que *os dados essenciais à determinação do* desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.

Alteração

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível *devem* ser públicos. *No entanto, é fundamental que* os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência, *não sejam publicados.* Todavia, é claramente de interesse público que *as informações relativas ao* desempenho *global* dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.

Or. fr

Justificação

O público em geral quer ter acesso a informações claras e verificadas sobre o desempenho geral dos veículos, nomeadamente em matéria de emissões de CO₂ e de consumo de combustível. Os dados específicos utilizados pelos fabricantes para calcular esses desempenhos, os quais, aliás, são certificados pelas autoridades, têm um interesse reduzido para o público em geral e estão, na maior parte das vezes, abrangidos pelo segredo comercial.

Alteração 65
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível **dever** ser públicos. **Só** não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.

Alteração

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível, **caso de justifique, devem** ser públicos. Não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.

Or. en

Justificação

Alguns dados de vigilância do anexo I (parte B) são de natureza sensível e não devem ser divulgados.

Alteração 66
Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de

Alteração

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de

combustível *dever* ser públicos. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não *devem, portanto, deixar* de ser públicos.

combustível *devem* ser públicos. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. *É, portanto, necessário que* esses dados não *deixem* de ser públicos.

Or. en

Alteração 67 **Mireille D'Ornano**

Proposta de regulamento **Considerando 10**

Texto da Comissão

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível *dever* ser públicos. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não *devem, portanto, deixar* de ser públicos.

Alteração

(10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível *devem* ser públicos. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, *cuja definição deverá ser elaborada de forma muito restritiva e precisa*, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não *devem, portanto, deixar* de ser públicos.

Or. fr

Alteração 68 **Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) Os resultados da simulação realizada pelos fabricantes com base nos dados de entrada certificados inseridos no software de simulação VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) devem ser vigiados e comunicados à Comissão Europeia, que, por sua vez, deverá publicá-los sem restrições.

Or. it

Alteração 69
Rebecca Harms

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 vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.

Or. en

Alteração 70
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 10-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-B) As informações recolhidas dos instrumentos de medição do consumo de combustível nos veículos pesados devem ser sistematizadas e comunicadas à Comissão. Tal permitiria avaliar

eventuais discrepâncias entre os resultados dos ensaios em estrada e o consumo de combustível em condições reais de condução.

Or. it

Alteração 71
Rebecca Harms

Proposta de regulamento
Considerando 10-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-B) As informações em matéria de consumo de combustível obtidas por meio de medidores de consumo de combustível devem ser recolhidas, anonimizadas e comunicadas à Comissão, de modo a avaliar qualquer disparidade existente entre os resultados obtidos no ensaio realizado em estrada e o consumo de combustível real.

Or. en

Alteração 72
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão

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. Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os

(11) *É fundamental* garantir a solidez e fiabilidade dos dados resultantes da vigilância comunicados. A Comissão deve, portanto, *poder* verificar e, se necessário, corrigir os dados finais. *Sempre que as verificações da Comissão quanto à exatidão e a qualidade dos dados comunicados indicarem o incumprimento das disposições previstas no presente*

dados.

regulamento, a Comissão deve impor ao fabricante em causa uma sanção eficaz, proporcional e dissuasiva. Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados.

Or. it

Alteração 73 **Merja Kyllönen**

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 estar habilitada a 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 74 **Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh**

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. ***Se a verificação efetuada pela Comissão da exatidão dos dados detetar o incumprimento das condições estabelecidas no presente regulamento, a Comissão deve poder propor aos Estados-Membros a punição do fabricante por meio de uma coima dissuasiva.*** Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados.

Or. fr

Alteração 75

Claudiu Ciprian Tănăsescu

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 ***e procedimentos*** que lhe permitam verificar e, se necessário, corrigir os dados finais. ***Caso, na sequência das verificações efetuadas, sejam detetados dados incorretos, a Comissão deve aplicar sanções administrativas eficazes e adequadas ao facto cometido pelo fabricante que violou voluntária ou involuntariamente o presente regulamento.*** Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam

rastrear e verificar adequadamente os dados.

Or. ro

Alteração 76
Monika Beňová

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. Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados. ***Os dados finais que evidenciem, categoricamente, a existência de níveis de emissões que entram em conflito com as metas e os objetivos de atenuação das alterações climáticas devem ser efetivamente objeto de medidas adequadas, reduzindo as emissões para os níveis estabelecidos pela União e o presente regulamento.***

Or. en

Alteração 77
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão

(12) ***Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de***

Alteração

(12) ***Tendo em conta as dúvidas existentes sobre a independência da***

dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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.

Comissão face a grupos de pressão da indústria automóvel, designadamente a alemã, como demonstra a sua recente decisão de reduzir em apenas 30 %, até 2030, as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros e de não impor aos fabricantes quotas de veículos com emissões baixas ou nulas, cabe a cada Estado-Membro recolher os dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível para o conjunto dos veículos pesados matriculados nos respetivos territórios, gerir esta base de dados, assegurar a vigilância dos dados e torná-los públicos.

⁷ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

Or. fr

Alteração 78
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 12

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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.

⁷ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ 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 CO₂ 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 CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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 com os já existentes para os veículos ligeiros. ***É ainda necessário garantir que a base de dados confiada à Agência Europeia do Ambiente pode ser consultada sem restrições e sem custos tanto para os operadores dos veículos como para terceiros, que devem ter acesso aos dados em formato eletrónico.***

⁷ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

Alteração 79 Merja Kyllönen

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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.

⁷ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ Regulamento (UE) n.º 510/2011, de 11 de maio de 2011, que define normas de

Alteração

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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 e a terceiros 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.

⁷ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

Or. en

Alteração 80 **Rebecca Harms**

Proposta de regulamento **Considerando 12**

Texto da Comissão

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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.

⁷ 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

Alteração

(12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, 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 e a terceiros 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.

⁷ 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 CO2 dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ 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 CO2 dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO2 dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ 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 CO2 dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

Or. en

Alteração 81 **Rebecca Harms**

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

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) De acordo com os peritos da Agência Internacional de Energia, nomeadamente, a melhoria da eficiência do transporte de mercadorias rodoviário é fundamental para a redução do crescimento da procura de petróleo, das emissões de carbono e da poluição atmosférica nas próximas décadas. Alguns estudos identificaram a existência de um potencial significativo de redução do consumo de combustível dos camiões de mercadorias a partir da atual média da União. A Comissão deve apresentar propostas que prevejam objetivos ambiciosos para as emissões de CO₂ para 2025 no que diz respeito aos veículos pesados, com a maior brevidade possível, a fim de garantir que o setor contribui de forma equitativa para o cumprimento dos objetivos climáticos da União no âmbito do Acordo de Paris.

Alteração 82
Rebecca Harms

Proposta de regulamento
Considerando 12-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-B) A Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de conformidade efetuado obrigatoriamente pelos fabricantes de equipamento originais e sob a supervisão de organismos independentes, a fim de completar os valores de CO₂ simulados dos veículos pesados completos. Deverá ser concedida a terceiros a possibilidade de realizarem ensaios de forma independente, bem como o acesso aos dados necessários. Os resultados desses ensaios devem ser vigiados, comunicados nos termos do presente regulamento e tornados públicos.

Or. en

Alteração 83
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) A Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado obrigatoriamente pelos fabricantes de equipamento originais, sob a supervisão de organismos independentes, a fim de detetar eventuais discrepâncias entre os valores de CO₂ simulados e os valores reais de um veículo pesado completo.

Deverá ser concedida a terceiros a permissão para realizarem ensaios de forma independente e deverá ser garantido o acesso aos dados necessários. A Comissão deverá garantir que os resultados desses ensaios são vigiados e comunicados em conformidade com o presente regulamento.

Or. en

Alteração 84
Seb Dance

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) A Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado obrigatoriamente pelos fabricantes de equipamento original e sob a supervisão de organismos independentes, a fim de detetar eventuais discrepâncias entre os valores de CO₂ simulados e os valores reais de um veículo pesado completo. Deverá ser concedida a terceiros a permissão para realizarem ensaios de forma independente, bem como o acesso aos dados necessários. A Comissão deverá garantir que os resultados desses ensaios são vigiados e comunicados em conformidade com o presente regulamento.

Or. en

Alteração 85
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) Até 31 de março de 2018, a Comissão deverá apresentar uma proposta legislativa para estabelecer objetivos juridicamente vinculativos, com vista a uma redução ambiciosa das emissões de CO₂, para os veículos pesados até 2025, conforme anunciado no quadro do Pacote de Mobilidade de 2017 «A Europa em movimento», por forma a que este setor contribua para a consecução dos objetivos climáticos da União.

Or. it

Alteração 86

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Considerando 12-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-B) A Comissão deve tomar medidas o mais rapidamente possível no sentido de desenvolver um ensaio de verificação em estrada, a fim de identificar discrepâncias entre os resultados obtidos através de simulações VECTO e os valores reais de emissões de CO₂ e consumo de combustível dos veículos pesados. Os fabricantes devem realizar obrigatoriamente ensaios em estrada sob a supervisão de organismos independentes e terceiros devem poder realizar verificações independentes, com base num acesso garantido aos dados necessários. Os resultados de todos os ensaios de verificação em estrada devem ser recolhidos, vigiados e comunicados à Comissão em conformidade com o presente regulamento. A Comissão, por sua vez, deverá, no interesse público,

disponibilizá-los sem restrições.

Or. it

Alteração 87

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

**Proposta de regulamento
Considerando 12-C (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

(12-C) O escândalo Dieselgate, no que diz respeito à homologação de veículos ligeiros, veio mostrar a importância do papel dos organismos independentes na supervisão dos ensaios realizados pelos fabricantes e o quão essencial é, ao mesmo tempo, garantir aos terceiros a possibilidade de realizar ensaios independentes, uma vez que tal contribui para aumentar a transparência, a credibilidade e a capacidade dos sistemas de verificação, vigilância e comunicação.

Or. it

Alteração 88

Mireille D'Ornano

**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 Regulamento (UE) n.º 182/2011 do

Suprimido

*Parlamento Europeu e do Conselho*⁹.

⁹ *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. fr

Alteração 89

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

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 Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹.

Suprimido

⁹ *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. fr

Alteração 90
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão

(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 deverão ser exercidas em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹.

⁹ *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).*

Alteração

Suprimido

Or. ro

Alteração 91
Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão

(14) A fim de que os requisitos de dados e o procedimento de vigilância e comunicação mantenham a sua pertinência ao longo do tempo, para efeitos de avaliação da contribuição da frota de veículos pesados para as emissões de CO₂,

Alteração

(14) A fim de que os requisitos de dados e o procedimento de vigilância e comunicação mantenham a sua pertinência ao longo do tempo, para efeitos de avaliação da contribuição da frota de veículos pesados para as emissões de CO₂,

e de modo a assegurar a disponibilidade de dados sobre novas tecnologias avançadas de redução dessas emissões, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos requisitos de dados e do procedimento de vigilância e comunicação estabelecidos nos anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos 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 particular, a fim de assegurar igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da elaboração dos atos delegados.

e de modo a assegurar a disponibilidade de dados sobre novas tecnologias avançadas de redução dessas emissões, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos requisitos de dados e do procedimento de vigilância e comunicação estabelecidos nos anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos *independentes*, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da elaboração dos atos delegados.

Or. fr

Alteração 92 **Mireille D'Ornano**

Proposta de regulamento **Considerando 15**

Texto da Comissão

(15) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos na União, *não* pode ser *suficientemente* alcançado *pelos Estados-Membros, podendo, contudo, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais*

Alteração

(15) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos na União, pode ser *plenamente* alcançado *por cada Estado-Membro no respetivo território e não* ao nível da União, esta *não* pode adotar

bem alcançado ao nível da União, esta pode adotar **medidas** em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo,

qualquer medida em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo,

Or. fr

Alteração 93 **Luke Ming Flanagan**

Proposta de regulamento **Considerando 15**

Texto da Comissão

(15) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, podendo, contudo, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo,

Alteração

(15) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a vigilância **verificada independentemente** e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, podendo, contudo, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo,

Or. en

Alteração 94 **Luke Ming Flanagan**

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia.

Alteração

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância **verificada independentemente** e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia.

Or. en

Alteração 95
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia.

Alteração

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia, **bem como dos resultados das simulações realizadas com o software VECTO**.

Or. it

Alteração 96
Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

O presente regulamento aplica-se à vigilância e comunicação de dados relativos aos veículos pesados novos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes

Alteração

O presente regulamento aplica-se à vigilância **verificada independentemente** e comunicação de dados relativos aos veículos pesados novos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes desses

desses veículos.

veículos.

Or. en

Alteração 97
Christopher Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

O presente regulamento aplica-se *às seguintes categorias de* veículos:

Alteração

O presente regulamento aplica-se *aos* veículos *abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) [.../...] da Comissão*^{I-A}.

^{I-A} 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 CO₂ 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: Por favor, inserir o número de ordem e a referência de publicação do regulamento constante do documento Ares(2017)1900557.]**

Or. en

Justificação

O âmbito de aplicação do regulamento deve coincidir com o do Regulamento Certificação, conforme se indica acima, e não se deve alargar a todas as classes de veículos das categorias M3 e N3. Algumas destas classes de veículos não são obrigadas a recolher e a apresentar dados para efeitos de certificação de CO₂. O alargamento do âmbito de aplicação a essas classes, por conseguinte, não se justifica nem é proporcionado.

Alteração 98

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 2.º – parágrafo 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) Veículos pesados das categorias M1, M2, N1 e N2 cuja massa de referência exceda 2610 kg e não abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ e aos veículos das categorias M3 e N3;

Suprimido

¹⁰ *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).*

Or. en

Justificação

O âmbito de aplicação do regulamento deve coincidir com o do Regulamento Certificação, conforme se indica acima, e não se deve alargar a todas as classes de veículos das categorias M3 e N3. Algumas destas classes de veículos não são obrigadas a recolher e a apresentar dados para efeitos de certificação de CO₂. O alargamento do âmbito de aplicação a essas classes, por conseguinte, não se justifica nem é proporcionado.

Alteração 99

Christofer Fjellner

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) Veículos das categorias O3 e O4.

Suprimido

Justificação

Por motivos de claridade, o âmbito de aplicação do regulamento deve coincidir com o do Regulamento Certificação.

Alteração 100
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Para efeitos do disposto no presente regulamento, aplicam-se as definições estabelecidas *na* Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e *no* Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho.

¹¹ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Alteração

Para efeitos do disposto no presente regulamento, aplicam-se as definições estabelecidas *no Regulamento (UE) [.../...] que executa o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a* Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão.

¹¹ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Alteração 101
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em [2020], as autoridades competentes dos Estados-Membros devem recolher os dados especificados no anexo I, parte A, relativos ao ano civil anterior, correspondentes aos veículos novos matriculados pela primeira vez **na União**. ***Exceto se a matrícula do veículo tiver precedido a matrícula na União em menos de três meses, não é necessário vigiar nem comunicar dados relativos a veículos novos previamente matriculados fora da União.*** Os dados devem ser comunicados à Comissão em observância do procedimento de comunicação descrito no anexo II.

Alteração

1. Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em [2020], as autoridades competentes dos Estados-Membros devem recolher os dados especificados no anexo I, parte A, relativos ao ano civil anterior, correspondentes aos veículos novos matriculados pela primeira vez **no respetivo Estado-Membro**. Os dados devem ser comunicados à Comissão em observância do procedimento de comunicação descrito no anexo II.

Or. ro

Alteração 102 **Mireille D'Ornano**

Proposta de regulamento **Artigo 4 – n.º 1**

Texto da Comissão

1. Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em [2020], as autoridades competentes dos Estados-Membros devem recolher os dados especificados no anexo I, parte A, relativos ao ano civil anterior, correspondentes aos veículos novos matriculados pela primeira vez na União. Exceto se a matrícula do veículo tiver precedido a matrícula na União em menos de **três** meses, não é necessário vigiar nem comunicar dados relativos a veículos novos previamente matriculados fora da União. ***Os dados devem ser comunicados à Comissão em observância do procedimento de comunicação descrito no anexo II.***

Alteração

1. Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em [2020], as autoridades competentes dos Estados-Membros devem recolher os dados especificados no anexo I, parte A, relativos ao ano civil anterior, correspondentes aos veículos novos matriculados pela primeira vez na União. Exceto se a matrícula do veículo tiver precedido a matrícula na União em menos de **seis** meses, não é necessário vigiar nem comunicar dados relativos a veículos novos previamente matriculados fora da União.

Alteração 103
Rebecca Harms

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

10-A. As autoridades competentes dos Estados-membros devem igualmente recolher informações em matéria de consumo de combustível obtidas por meio de medidores de consumo de combustível e comunicá-las à Comissão num formulário anónimo, para efeitos de avaliação de eventuais disparidades entre os resultados obtidos nos ensaios em estrada e os níveis reais de consumo de combustível.

Or. en

Alteração 104
Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

Considera-se «data de produção» a data ***da assinatura do certificado de conformidade ou, se aplicável, a data da assinatura do certificado de homologação individual.***

Considera-se «data de produção» a data ***de emissão do documento de informação do cliente, em conformidade com o Regulamento (UE) [.../...] da Comissão, que executa o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos.***

Justificação

Entre a saída do veículo das instalações de produção e a assinatura do certificado de homologação individual pode decorrer um determinado espaço de tempo durante o qual os fabricantes não têm qualquer controlo. É mais conveniente, portanto, que a data de produção corresponda à data da emissão do documento de informação do cliente, o qual é obrigatoriamente emitido à saída das instalações de produção.

Alteração 105**Christofer Fjellner, Françoise Grossetête****Proposta de regulamento****Artigo 5 – n.º 1 – parágrafo 2***Texto da Comissão*

Considera-se «data de produção» a data da assinatura do certificado de conformidade ou, se aplicável, a data da assinatura do certificado de homologação individual.

Alteração

Considera-se «data de produção» a data da simulação do documento do cliente, como especificado no anexo IV, parte II do Regulamento (UE) [...] da Comissão [JO: Por favor, inserir o número de ordem e a referência de publicação do regulamento constante do documento Ares(2017)1900557.]

Justificação

A data de produção proposta pela Comissão ocorre durante um processo em que os fabricantes têm pouco controlo. A homologação individual é realizada pelos comerciantes e distribuidores aquando da matrícula do veículo. Como tal, esta data pode ocorrer muito depois de os veículos deixarem de estar sob o controlo dos fabricantes, sendo a própria data, por conseguinte, desconhecida destes. A utilização da data do documento do cliente de CO₂ é coerente com a data de conformidade da produção de veículos abrangidos pelo procedimento de homologação de veículos completos.

Alteração 106**Claudiu Ciprian Tănăsescu****Proposta de regulamento****Artigo 5 – n.º 1 – parágrafo 2**

Texto da Comissão

Considera-se «data de **produção**» a data da assinatura do certificado de conformidade ou, se aplicável, a data da assinatura do certificado de homologação individual.

Alteração

Considera-se «data de **fabrico do veículo**» a data constante do certificado de conformidade ou a data da assinatura do certificado de conformidade, *se a data de fabrico do veículo não estiver disponível* ou, se aplicável, a data da assinatura do certificado de homologação individual. **Os dados devem ser comunicados à Comissão em observância do procedimento de comunicação descrito no anexo II.**

Or. ro

Alteração 107
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os veículos homologados estão isentos da obrigação de comunicar informações, utilizando-se a homologação nacional em pequena série e o procedimento de homologação individual.

Or. ro

Alteração 108
Mireille D'Ornano

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

1. **Em cada Estado-Membro, as autoridades competentes mantêm** 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

especificadas no anexo I, parte B.

dados 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40
especificadas no anexo I, parte B.

Or. fr

Alteração 109
Rebecca Harms

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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.*

Alteração

1. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados de acordo com os artigos 4.º e 5.º. O registo é *colocado à disposição do* público.

Or. en

Alteração 110
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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.*

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, *gratuito e sem restrições.*

Or. it

Alteração 111
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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.

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, **21-A, 21-B**, 24, 25, **26-A**, 32, 33, **34-A**, 39, 40 e **74** especificadas no anexo I, parte B.

Or. en

Alteração 112
Julie Girling

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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.

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, **21-A, 21-B**, 24, 25, **31-A**, 32, 33, **36-A**, 39 e 40 especificadas no anexo I, parte B.

Or. en

Alteração 113
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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

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.

dados 1-**9**, **23-25**, 32, 33, 39 e 40
especificadas no anexo I, parte B.

Or. en

Justificação

Esta exceção deve abranger uma gama mais alargada de dados constantes do anexo I (parte B), visto que também aqueles contêm parâmetros sensíveis, cuja publicação pode ser prejudicial para os fabricantes de componentes e ter efeitos negativos sobre a concorrência no mercado. Pelos mesmos motivos, alguns dados de vigilância devem ser completamente suprimidos do anexo I (parte B).

Alteração 114 **Seb Dance**

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

Texto da Comissão

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.

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, **21-A, 21-B**, 24, 25, 32, 33, 39, 40, **73-A e 74** especificadas no anexo I, parte B, **para o 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.**

Or. en

Alteração 115 **Nils Torvalds, Frédérique Ries, Gerben-Jan Gerbrandy**

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

Texto da Comissão

1. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados de acordo

Alteração

1. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados de acordo

PE613.504v01-00

56/81

AM\1139533PT.docx

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.

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, *para o qual a Comissão deve disponibilizar dados a terceiros, mediante pedido e em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho.*

Or. en

Alteração 116
Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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.

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 *das alíneas a), b) e c) do anexo I, parte A, e 1, 14, 15, 24, 25, 32, 33, 39, 40 e 73-A* especificadas no anexo I, parte B.

Or. ro

Alteração 117
Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

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.

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, **4, 5, 23**, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 especificadas no anexo I, parte B.

Justificação

As entradas de dados 4 e 5 dizem respeito aos números de certificação da transmissão e dos eixos, que são dados sensíveis e permitem identificar facilmente o fornecedor, o que colocaria problemas em matéria de concorrência. A entrada de dados 23 diz respeito aos valores aerodinâmicos, que são também muito delicados do ponto de vista comercial.

Alteração 118
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Incumbe à **Agência Europeia do Ambiente (AEA)** gerir o registo, **em nome da Comissão**.

Alteração

2. **Em cada Estado-Membro**, incumbe às **autoridades competentes do Estado** gerir o registo.

Or. fr

Alteração 119
Julie Girling

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

*Texto da Comissão**Alteração*

2-A. Até 30 de junho de cada ano, a Comissão notifica os Estados-Membros e os fabricantes dos dados que deverão ser tornados públicos. Os Estados-Membros e os fabricantes podem, no prazo de dois meses a contar dessa notificação do registo, notificar a Comissão de erros nos dados que tenham sido comunicados nos termos dos artigos 4.º e 5.º.

Or. en

Alteração 120
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 1

Texto da Comissão

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º, ***informando a Comissão sem demora dos erros eventualmente detetados nos dados comunicados.***

Alteração

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º.

Or. fr

Alteração 121
Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 1

Texto da Comissão

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º, informando a Comissão sem demora dos erros ***eventualmente detetados nos dados comunicados.***

Alteração

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º, informando a Comissão sem demora dos erros ***que tenham cometido aquando da transmissão dos dados.***

Or. fr

Alteração 122
Luke Ming Flanagan

Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 1

Texto da Comissão

1. As autoridades competentes e os

Alteração

1. As autoridades competentes e os

fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º, *informando* a Comissão sem demora dos erros eventualmente detetados nos dados comunicados.

fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º, *devendo ser verificados independentemente quaisquer dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível. As autoridades competentes e os fabricantes informam* a Comissão sem demora dos erros eventualmente detetados nos dados comunicados.

Or. en

Alteração 123 Mireille D'Ornano

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

Suprimido

Or. fr

Alteração 124 Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

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 exatidão e a qualidade dos dados comunicados nos termos dos artigos 4.º e 5.º.*

Or. it

Alteração 125
Julie Girling

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. *Esse processo pode desenvolver-se em diálogo com as autoridades competentes e os fabricantes e também pode ser complementado com o apoio adicional de terceiros.*

Or. en

Alteração 126
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 2 – parágrafo 1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A Comissão impõe sanções aos fabricantes de veículos pesados sempre que as verificações efetuadas em conformidade com o n.º 2 sobre a exatidão e a qualidade dos dados comunicados nos termos do artigo 5.º identificarem o incumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Or. it

Alteração 127
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Se for informada de erros nos dados ou, na sua própria verificação, detetar discrepâncias no conjunto de dados, incumbe à Comissão tomar as medidas adequadas para corrigir os dados publicados no registo central referido no artigo 6.º.

Suprimido

Or. fr

Alteração 128

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Se for informada de erros nos dados ou, na sua própria verificação, detetar discrepâncias no conjunto de dados, incumbe à Comissão tomar as medidas adequadas para corrigir os dados publicados no registo central referido no artigo 6.º.

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Or. it

Alteração 129

Merja Kyllönen

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Se for informada de erros nos dados ou, na sua própria verificação, detetar discrepâncias no conjunto de dados, incumbe à Comissão tomar as medidas adequadas para corrigir os dados

(Não se aplica à versão portuguesa.)

publicados no registo central referido no artigo 6.º.

Or. en

Alteração 130
Julie Girling

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

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão deve aplicar uma coima aos fabricantes que, deliberadamente ou por negligência, comuniquem à Comissão dados que não estejam em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo I ou no anexo II 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 determinar a existência de intencionalidade ou negligência na não conformidade e estabelecer os métodos de cálculo e cobrança das coimas.

Or. en

Alteração 131
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A Comissão integra e publica, no seu relatório anual previsto [no artigo 29.º do regulamento proposto relativo à

1. Em cada Estado-Membro, as autoridades competentes publicam, num relatório anual, a sua análise dos dados

governança da União da Energia], a sua análise dos dados transmitidos *pelos Estados-Membros e pelos fabricantes* relativamente ao ano civil anterior.

transmitidos relativamente ao ano civil anterior.

Or. fr

Alteração 132 **Mireille D'Ornano**

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 CO₂ 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 CO₂.

Alteração

2. Devem constar dessa análise, pelo menos, o desempenho da frota de veículos pesados *do Estado-Membro*, bem como o de cada fabricante, no que respeita a emissões médias de CO₂ 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 CO₂.

Or. fr

Alteração 133 **Julie Girling**

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 CO₂ e consumo médio de combustível. A análise deve ter igualmente em conta os dados eventualmente

Alteração

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 CO₂ e consumo médio de combustível. *A análise deve ter em conta a ampla variedade de perfis de utilização*

disponíveis sobre a incorporação nos veículos de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO₂.

associados à frota de veículos pesados. 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 CO₂, incluindo os biocombustíveis avançados, o hidrogénio e os veículos elétricos.

A Comissão deve incluir no relatório anual uma avaliação da qualidade dos dados comunicados pelos fabricantes nos termos dos artigos 5.º e 7.º.

A Comissão apresenta relatórios sobre as emissões de outros gases além do CO₂, incluindo NO₂ e NO_x, para garantir a coerência entre as legislações nacionais e da União em matéria de alterações climáticas e qualidade do ar.

Or. en

Alteração 134 **Rebecca Harms**

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 CO₂ 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 CO₂.

Alteração

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 CO₂ e consumo médio de combustível.

A Comissão apresenta um relatório anual sobre quaisquer disparidades entre os resultados dos ensaios em estrada e o consumo de combustível real, com base nas comunicações dos Estados-Membros nos termos do artigo 4.º, n.º 1-A, relativo às informações recolhidas por meio de medidores de consumo de combustível, e disponibiliza-o ao público.

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 CO₂.

Or. en

(Relacionada com a alteração ao artigo 4.º, n.º1-A.)

Alteração 135
Monika Beňová

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 CO₂ 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 CO₂.

Alteração

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 CO₂ 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 CO₂, ***incluindo, se disponíveis, tecnologias com potencial para terem impactos significativos de redução de CO₂ no médio e longo prazo.***

Or. en

Alteração 136
Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

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 CO₂ e consumo médio de

Alteração

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 CO₂ 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 CO2.

combustível. A análise deve ter igualmente em conta os dados disponíveis sobre a incorporação nos veículos de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO2.

Or. it

Alteração 137

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. A análise mostra, se for caso disso, os resultados das verificações das emissões de CO2 e do consumo de combustível dos veículos pesados realizadas por terceiros de forma independente.

Or. it

Alteração 138

Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. A AEA apoiará a Comissão na elaboração desta análise.

Suprimido

Or. fr

Alteração 139

Julie Girling

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. *A Comissão deve conceber um ensaio em estrada de verificação da conformidade obrigatório, com o apoio dos fabricantes, das autoridades nacionais designadas e de terceiros, para garantir a exatidão dos dados comunicados nos termos do artigo 5.º. O ensaio em estrada de verificação da conformidade deve ser desenvolvido e implementado, o mais tardar, até 28 de fevereiro de 2020.*

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º, com vista a completar o anexo I do presente regulamento com os dados recolhidos no ensaio em estrada de verificação da conformidade.

Este sistema de verificação da conformidade em estrada deve igualmente abranger as emissões de gases além do CO₂ para garantir a coerência entre as legislações nacionais e da União em matéria de alterações climáticas e qualidade do ar.

Or. en

Alteração 140

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. *A Comissão deve adotar, até 30 de maio de 2018, o calendário de aplicação do software de simulação VECTO às tecnologias, com vista à redução das emissões dos veículos pesados. A Comissão deve ainda alargar de forma gradual o procedimento de conformidade*

com a VECTO a todos os tipos de veículos pesados, incluindo sistemas de grupos motopropulsores híbridos, elétricos e com emissões nulas, bem como a todas as tecnologias disponíveis no mercado para reduzir as emissões.

Or. it

Alteração 141
Annie Schreijer-Pierik

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão deve, sem demora injustificada, rever o procedimento de ensaio da ferramenta VECTO para que esta inclua todas as categorias de veículos pesados de mercadorias, grupos motopropulsores híbridos e com emissões nulas e reboques, e comunicar todos os dados pertinentes.

Or. en

Alteração 142
Françoise Grossetête, Angélique Delahaye, Michel Dantin

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão deve publicar, o mais tardar até 31 de julho de 2019, um calendário para a aplicação da ferramenta VECTO às principais tecnologias e inovações que reduzem as emissões do transporte rodoviário de mercadorias.

Alteração 143
Rebecca Harms

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 de cálculo do consumo de energia de veículos (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 e reboques, a fim de garantir a cobertura total da gama de veículos pesados.

Or. en

Alteração 144
Rebecca Harms

Proposta de regulamento
Artigo 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-A

Normas de emissão de CO₂ para os veículos pesados

Até 31 de março de 2018, a Comissão deve apresentar uma proposta legislativa relativa ao estabelecimento de normas de emissão de CO₂ dos veículos pesados, para 2025, para todas as categorias de veículos pesados, incluindo os reboques,

correspondendo a uma redução de consumo de combustível anual de, pelo menos, 4 %, e à introdução, caso se justifique, de um objetivo para os fabricantes de emissões nulas de veículos até 2025.

A Comissão deve adotar, sem demora, atos delegados em conformidade com o artigo 12.º, com vista a completar o presente regulamento, concebendo um ensaio em estrada de verificação da conformidade realizado obrigatoriamente sob a supervisão de organismos independentes para avaliar a conformidade com as normas em matéria de emissões de CO₂. Deve ser concedida a terceiros a possibilidade de realizarem ensaios de forma independente, bem como o acesso aos dados necessários. A Comissão deve garantir que os resultados desses ensaios são vigiados e comunicados em conformidade com o presente regulamento e disponibilizados ao público.

Or. en

Alteração 145
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Artigo 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-A

Normas de emissão de CO₂ para os veículos pesados

A Comissão deve, até 30 de junho de 2018, apresentar, caso se justifique, uma proposta legislativa para a definição de normas ambiciosas de emissão de CO₂ dos veículos pesados, para 2025, em consonância com os objetivos climáticos

da União Europeia.

A Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado obrigatoriamente pelos fabricantes de equipamento originais e sob a supervisão dos organismos independentes, a fim de detetar eventuais discrepâncias entre os valores de CO₂ simulados e os valores reais de um veículo pesado completo. Deve ser concedida a terceiros a permissão para realizarem ensaios de forma independente, os quais devem ter acesso garantido aos dados necessários. A Comissão deve garantir que os resultados dos ensaios são vigiados e comunicados em conformidade com o presente regulamento.

Sempre que a verificação independente identifique o incumprimento de qualquer uma das condições estabelecidas no presente regulamento, a Comissão deve tomar medidas para verificar os resultados e deve tomar as medidas adequadas, em consonância com o artigo 7.º, n.º 3-A, para acompanhar os casos de incumprimento.

Or. en

Alteração 146

Nils Torvalds, Frédérique Ries, Gerben-Jan Gerbrandy

Proposta de regulamento

Artigo 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-A

Normas de emissão de CO₂ para os veículos pesados

A Comissão deve, até 30 de junho de 2018, apresentar uma proposta legislativa relativa às normas de emissão de CO₂ dos

veículos pesados, para 2025, em consonância com os objetivos climáticos da União Europeia. A Comissão deve conceber um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado obrigatoriamente pelos fabricantes de equipamento original. A fim de garantir que não existem discrepâncias entre os valores de CO₂ simulados e os valores reais de um veículo pesado completo, o ensaio deve ser efetuado sob a supervisão de um organismo independente. Deve ser permitida a possibilidade de terceiros efetuarem ensaios de forma independente. Os ensaios e resultados devem ser vigiados e comunicados em consonância com o presente regulamento. A Comissão deve garantir que os resultados são disponibilizados ao público mediante pedido a terceiros.

Or. en

Alteração 147
Seb Dance

Proposta de regulamento
Artigo 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-A

Normas de emissão de CO₂ para os veículos pesados

A Comissão deve, até 30 de junho de 2018, apresentar uma proposta legislativa para a definição de normas ambiciosas de emissão de CO₂ dos veículos pesados para 2025, em consonância com os objetivos climáticos da União Europeia. Se necessário, a Comissão deve conceber, sem demora, um ensaio em estrada de verificação da conformidade efetuado obrigatoriamente pelos fabricantes de equipamento original e sob a supervisão

dos organismos independentes, a fim de detetar eventuais discrepâncias entre os valores de CO₂ simulados e os valores reais de um veículo pesado completo. Deverá ser concedido a terceiros a permissão para realizarem ensaios de forma independente e o acesso aos dados necessários. A Comissão deve garantir que os resultados dos ensaios são monitorizados e comunicados ao abrigo do presente regulamento.

Or. en

Alteração 148
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-A

Normas de emissão de CO₂ dos veículos pesados

A Comissão deve apresentar uma proposta legislativa que defina as normas para 2025 de emissão de CO₂ dos veículos pesados abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) [.../...] da Comissão [JO: Por favor, inserir o número de ordem e a referência de publicação do regulamento constante do documento Ares(2017)1900557.]

Com vista a complementar a proposta legislativa, a Comissão deve publicar um estudo sobre as medidas que permitem alcançar maiores reduções de emissões de CO₂ dos transportes rodoviários, incluindo a formação dos condutores, os «comboios de camiões», o sistema modular europeu, os pneus de baixa resistência ao rolamento e a concentração de mercadorias.

Justificação

Por motivos de conformidade com o Regulamento Certificação, a Comissão deve estabelecer, para 2025, normas de emissão de CO₂ das categorias de veículos pesados e classes pertinentes abrangidas pelo âmbito de aplicação da legislação relativa à certificação.

Alteração 149

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

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

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-A

Objetivos vinculativos para a redução das emissões de CO₂ dos veículos pesados

Até 31 de março de 2018, a Comissão deve apresentar uma proposta legislativa com vista a estabelecer objetivos vinculativos de redução das emissões de CO₂ dos veículos pesados até 2025. Esta proposta visa definir o contributo deste setor para a consecução dos objetivos climáticos e energéticos da União, assim como estabelecer um mandato para os fabricantes chegarem, o mais rapidamente possível, a uma frota europeia de veículos pesados com emissões nulas.

Or. it

Alteração 150

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

Proposta de regulamento**Artigo 8-B (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-B

*Procedimentos de verificação em estrada
das emissões de CO2*

A Comissão deve elaborar, o quanto antes, um procedimento para a verificação em estrada das emissões de CO2. Este procedimento deve ser obrigatoriamente seguido pelos fabricantes de veículos pesados com a supervisão de organismos independentes, a fim de identificar eventuais discrepâncias entre os valores de CO2 obtidos através das simulações e os realmente emitidos pelos veículos pesados.

Os terceiros podem realizar verificações independentes com base num acesso garantido aos dados necessários à sua realização. A Comissão assegura, se for caso disso, que os resultados dessas verificações independentes são incluídos no relatório anual a que se refere o artigo 8.º do presente regulamento.

Or. it

Alteração 151
Christofer Fjellner

Proposta de regulamento
Artigo 8-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 8.º-B

Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos (VECTO)

A Comissão deve publicar um roteiro para a inclusão das principais tecnologias e inovações que reduzem as emissões do transporte rodoviário de mercadorias na ferramenta VECTO.

A Comissão deve igualmente atualizar, sem demora, o procedimento de ensaio VECTO, de modo a abranger todas as categorias de veículos pesados, os grupos motopropulsores alternativos e quaisquer novos tipos de combustíveis alternativos

disponíveis no mercado.

Or. en

Justificação

O procedimento de ensaio VECTO deve ser robusto, pelo que tem de incluir todas as categorias de veículos pertinentes e refletir a utilização de grupos motopropulsores alternativos, como os sistemas híbridos, elétricos e com emissões nulas, assim como combustíveis alternativos como os biocombustíveis.

Alteração 152
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 9

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 9.º

Suprimido

Atribuição de competências de execução

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. fr

Alteração 153
Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposta de regulamento
Artigo 9

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 9.º

Suprimido

Atribuição de competências de execução

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. fr

Alteração 154
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 10

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 10.º

Suprimido

Delegação de poderes

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º no que diz respeito à alteração do anexo I com vista à atualização e adaptação dos requisitos de dados nele especificados, se isso for necessário para uma análise aprofundada de acordo com o artigo 8.º.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º no que diz respeito à alteração do anexo II com vista à adaptação do procedimento de vigilância e comunicação nele estabelecido, a fim de atender à experiência adquirida na aplicação do presente regulamento.

Or. fr

Alteração 155
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 11

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 11.º

Suprimido

Procedimento de comité

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 Conselho¹². O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

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

¹² *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. fr

Alteração 156
Mireille D'Ornano

Proposta de regulamento
Artigo 12

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 12.º

Suprimido

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento].

3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação

põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 10.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. fr

Alteração 157

Claudiu Ciprian Tănăsescu

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por *prazo indeterminado*, a partir de [data de entrada em vigor do

Alteração

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º é conferido à Comissão por **5 anos**, a partir de [data de entrada em vigor do presente regulamento].

presente regulamento].

Or. ro

Alteração 158

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.

Alteração

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos ***independentes*** designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.

Or. fr