



Bruxelas, 18 de maio de 2018  
(OR. en)

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2016/0014 (COD)**

---

---

**8499/2/18  
REV 2 ADD 1**

**CODEC 665  
ENT 81  
MI 304**

#### **NOTA PONTO "I/A"**

---

|          |  |
|----------|--|
| de:      | Secretariado-Geral do Conselho   |
| para:    | Comité de Representantes Permanentes/Conselho  |
| Assunto: | Projeto de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE ( <b>primeira leitura</b> )<br>– Adoção do ato legislativo<br>– Declarações |

---

#### **Declarações da Comissão Europeia**

##### **Ligação entre as diferentes bases de dados da UE e nacionais (artigo 9.º A)**

'A Comissão partilha o ponto de vista do legislador de que deve ser assegurada a interligação entre as diferentes bases de dados utilizadas para a homologação e a fiscalização do mercado. Como algumas bases de dados são geridas individualmente pelos Estados Membros, a boa interligação dependerá da plena cooperação dos Estados Membros.'

## **O Novo Acordo para os Consumidores**

"A Comissão manifesta a sua preocupação relativamente às situações de dano em grande escala que afetam os interesses dos consumidores, como ilustrado pelas revelações, em setembro de 2015, sobre os fabricantes de automóveis que contornaram as normas sobre emissões relativas a determinados poluentes atmosféricos, e reconhece os limites dos meios processuais nacionais existentes para garantir aos consumidores uma reparação adequada em tais situações. A Comissão adotou uma proposta relativa a ações coletivas para proteger os interesses coletivos dos consumidores [COM(2018) 184], enquanto parte integrante do Novo Acordo para os Consumidores, em 11 de abril de 2018, com o objetivo de habilitar as entidades qualificadas a instaurarem ações coletivas em nome dos consumidores e criar poderes sancionatórios mais fortes para as autoridades de proteção dos consumidores dos Estados Membros. A presente proposta permitirá, uma vez adotada, que as vítimas de práticas comerciais desleais, como a publicidade enganosa por parte de fabricantes de automóveis, não conformes com o quadro regulamentar da União para a homologação de veículos ou com a legislação ambiental, estejam em condições de obter reparação coletiva."

### **Controlos de mercado obrigatórios por parte da Comissão (artigo 9.º)**

"A Comissão saúda o facto de os controlos de mercado a realizar pela Comissão terem sido confirmados pelo legislador. É, agora, essencial que o legislador assegure também que esta atividade é devidamente financiada, nomeadamente no contexto da proposta da Comissão para o próximo quadro financeiro plurianual".

### **Statu quo para os veículos em fim de série (artigo 47.º)**

"A Comissão lamenta que, relativamente aos veículos em fim de série, em vez de um procedimento da UE, a futura legislação mantenha o statu quo de um procedimento nacional que representa uma sobrecarga para os importadores, os fabricantes de veículos e as autoridades nacionais e regionais. O atual procedimento também não traz qualquer valor acrescentado em termos de segurança e ambiente, e cria problemas ao mercado interno de veículos usados."

## **Regras relativas ao trabalho do comité**

No que respeita às regras relativas ao Comité, a Comissão sublinha que é contrário à letra e ao espírito do Regulamento (UE) n.º 182/2011 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13) invocar de forma sistemática o artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b). O recurso a esta disposição deve responder a uma necessidade específica de afastamento da regra de princípio segundo a qual a Comissão pode adotar um projeto de ato de execução quando não tenha sido emitido um parecer. Constituindo uma exceção à regra geral estabelecida pelo artigo 5.º, n.º 4, o recurso ao segundo parágrafo, alínea b), não pode ser considerado simplesmente como o exercício de um "poder discricionário" do legislador; tem de ser interpretado de forma restritiva e, portanto, fundamentado."

## **Supressão da delegação à Comissão da competência para regular dispositivos manipuladores em ensaios em circulação de emissões de CO<sub>2</sub> (artigo 91.º)**

"A Comissão lamenta que a proposta inicial da Comissão para regular a conformidade em circulação das emissões de CO<sub>2</sub> através de legislação de execução não tenha tido o apoio dos colegisladores. Tal irá atrasar ainda mais a criação de um procedimento de avaliação da conformidade em circulação, que é um elemento essencial para garantir que os valores das emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível atribuídos aos veículos individuais são fiáveis. A Comissão incluiu um mandato semelhante na sua proposta relativa às novas normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros, adotada em 8 de novembro de 2017 e insta os colegisladores a apoiá-la."

## DECLARAÇÃO DA REPÚBLICA CHECA E DA LETÓNIA

A República Checa e a Letónia concordam inteiramente com a necessidade de revisão do quadro para a homologação dos veículos a motor, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, tendo em vista assegurar um elevado nível de segurança e de proteção da saúde e do ambiente.

A República Checa e a Letónia apoiam os objetivos e os princípios do novo regulamento tais como uma eficaz fiscalização do mercado, procedimentos claros e harmonizados de recolha e salvaguarda, o bom funcionamento dos serviços técnicos, uma coordenação mais estreita entre as autoridades nacionais e a aplicação uniforme de regras relativas à homologação. Uma eficaz fiscalização do mercado deverá, antes de mais, basear-se num princípio de avaliação do risco.

A República Checa e a Letónia continuam críticas em relação ao alegado valor acrescentado de uma supervisão adicional por parte da Comissão sobre as autoridades nacionais de homologação, conforme acordado no texto do artigo 9.º-A resultante dos trólogos com o Parlamento Europeu. A avaliação das autoridades de homologação pela Comissão não pode ser considerada necessária nem proporcionada para realizar os objetivos do regulamento. Pelo contrário, para além de introduzir uma burocracia desnecessária no sistema, tal mecanismo põe em causa os próprios princípios do sistema de homologação da UE. O artigo 9.º-A interfere com as atividades das autoridades nacionais que são competentes nos Estados-Membros. Não respeitar as competências das autoridades nacionais de homologação põe em causa a confiança no sistema de homologação da UE, bem como o respeito deste sistema. Acresce que tal avaliação duplicaria o sistema de avaliação pelos pares e aumentaria a já significativa carga administrativa para as autoridades.

Além disso, a República Checa e a Letónia são de opinião que o texto do artigo 90.º é da maior importância uma vez que estabelece um mecanismo de coimas à escala da UE que tem impacto direto nos fabricantes. Por conseguinte, o procedimento e os métodos para o cálculo e a cobrança de coimas em apoio das medidas corretivas deverão ser adotados através de um ato de execução.

## DECLARAÇÃO DA ALEMANHA

O Governo da República Federal da Alemanha agradece a todos os que participaram no presente projeto de regulamento relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques. A Alemanha apoia a reformulação da diretiva-quadro relativa à homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor, dos sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas com vista a assegurar um elevado grau de segurança rodoviária, bem como a proteção da saúde e do ambiente, em especial, quando se trata da instituição da fiscalização obrigatória do mercado, das obrigações de comunicação dos Estados-Membros e da fiscalização reforçada dos serviços técnicos que efetuam os ensaios dos veículos no âmbito da homologação.

Contudo, no entender do Governo da República Federal, o projeto de regulamento não vai suficientemente longe, já que o objetivo consiste em melhorar as regras da homologação e da fiscalização do mercado, bem como em restabelecer a confiança nas regras europeias de homologação. Ao longo das deliberações, a Alemanha tem apresentado inúmeras propostas que vão além da atual proposta e que teriam contribuído para a univocidade, clareza e aplicabilidade. O Governo Federal lamenta que algumas exigências essenciais da Alemanha não tenham sido integradas no presente projeto de regulamento. Trata-se, em especial dos seguintes aspetos:

- Especificação das disposições relativas à homologação e fiscalização do mercado para definir claramente os procedimentos a seguir em caso de não conformidade dos produtos.
- Proposta do Governo Federal para a criação de uma câmara de compensação incumbida de, na qualidade de instância de peritos e em casos controversos, preparar uma decisão dentro de prazos bem definidos.
- Introdução de rotatividade nos serviços técnicos com vista a aumentar a qualidade. De acordo com o princípio do "segundo par de olhos", seria atribuída a um segundo serviço técnico uma função de controlo aleatório, no intuito de aumentar a qualidade das homologações.
- Substituir as disposições relativas aos fins de série por uma certidão de conformidade com validade ilimitada para efeitos de primeira entrada em circulação.

A Alemanha continua a defender a fiscalização, pelas autoridades, das emissões de CO<sub>2</sub> e o controlo do consumo de combustíveis em condições reais de condução, que foram eliminados da presente proposta. O Governo Federal considera importante que esta medida seja aplicada com a possível brevidade.

---