



Bruxelas, 19 de maio de 2017
(OR. en)

9271/17

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

**ENT 128
MI 425
CODEC 830**

NOTA

de:	Presidência
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	8646/17 ENT 109 MI 361 CODEC 684
n.º doc. Com.:	5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103
Assunto:	Proposta 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 (Primeira leitura) - Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 28 de janeiro de 2016, a Comissão enviou a proposta de regulamento em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

2. Este regulamento tem por objetivo rever o quadro jurídico referente à homologação de veículos a motor e seus reboques, estabelecido na Diretiva-Quadro 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. A revisão deve enquadrar-se no contexto das novas tecnologias disponíveis no mercado e dos recentes acontecimentos relativos a irregularidades dos dados sobre as emissões dos veículos automóveis. A proposta da Comissão aborda igualmente as lacunas identificadas num "balanço de qualidade" da legislação atual efetuado pela Comissão em 2013. Por conseguinte, a proposta também procura eliminar possíveis diferenças na interpretação e aplicação das disposições jurídicas por parte das entidades homologadoras e dos serviços técnicos nacionais.

A revisão do atual quadro jurídico tem uma forte relação com o pacote de regulamentação sobre emissões em condições reais de condução (RDE), visto que o pacote aborda igualmente, entre outros pontos, o problema das irregularidades em matéria de emissões dos veículos automóveis.

3. O regulamento proposto mantém os objetivos da Diretiva 2007/46/CE, ou seja, facilitar a livre circulação de veículos a motor e seus reboques no mercado interno e aplicar o princípio do reconhecimento mútuo através do estabelecimento de requisitos de homologação harmonizados. O objetivo é obter um nível adequado de segurança e de desempenho ambiental dos veículos a motor e dar resposta às principais limitações identificadas no sistema de homologação existente. Por conseguinte, a maioria dos elementos da Diretiva 2007/46/CE é retomada no regulamento proposto. Foram introduzidas alterações substanciais nos seguintes domínios:

- Aumento da qualidade dos ensaios que permitem a colocação dos veículos no mercado, mediante o reforço das disposições em matéria de serviços técnicos;
- Introdução de um sistema eficaz de fiscalização do mercado para controlar a conformidade dos veículos já disponíveis no mercado, com a possibilidade de os Estados-Membros e a Comissão procederem a verificações dos veículos *in loco* a fim de detetar incumprimentos numa fase precoce;

- Reforço do sistema de homologação graças a uma maior supervisão europeia no processo de homologação, em especial através da criação de um Fórum de intercâmbio de Informações sobre o controlo do cumprimento, composto por representantes das autoridades nacionais de homologação e de fiscalização do mercado.
4. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer em 25 de maio de 2016.
 5. No Parlamento Europeu, a principal comissão responsável é a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores (IMCO). O relator é Daniel Dalton (CRE-UK). A Comissão IMCO votou o seu relatório em 9 de fevereiro de 2017. Essa votação foi confirmada na reunião plenária do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2017.

II. TRABALHOS REALIZADOS NO CONSELHO

6. A análise da proposta pelo Grupo da Harmonização Técnica (Veículos a Motor) começou em fevereiro de 2016. O Grupo realizou 25 reuniões sobre esta proposta durante as Presidências neerlandesa, eslovaca e maltesa.
7. A avaliação de impacto que acompanha a proposta foi analisada em pormenor em 9 e 21 de março de 2016, tendo-se centrado especialmente nos aspetos sobre os quais as delegações solicitaram esclarecimentos adicionais. Com base nas respostas à lista de controlo, foram também identificadas algumas questões específicas que exigiam uma atenção especial e um debate aprofundado.
8. No Conselho (Competitividade) de 28 de novembro de 2016, a Presidência apresentou uma nota informativa na rubrica "Diversos". Seguiu-se um debate político e a apresentação de um relatório intercalar, na reunião do Conselho (Competitividade) de 20 de fevereiro de 2017.

9. Os Estados-Membros apoiam em geral os objetivos globais da proposta, nomeadamente a melhoria do quadro que rege a livre circulação de veículos a motor no mercado interno, através da superação das deficiências do atual quadro de homologação. Todas as delegações consideram que é necessário melhorar a aplicação harmonizada das regras em toda a UE, a fim de reduzir as eventuais diferenças na sua interpretação e aplicação pelas entidades homologadoras e serviços técnicos nacionais. Em geral, as delegações consideram também que deveriam aplicar-se regras mais eficazes de fiscalização do mercado a fim de melhor detetar incumprimentos numa fase precoce.
10. No decurso dos debates a nível do Grupo, e com base nos diálogos políticos realizados a nível do Conselho, a proposta de compromisso da Presidência evoluiu consideravelmente à luz das preocupações manifestadas pelos Estados-Membros. De um modo geral, o Grupo analisou o texto com vista a clarificar e simplificar o quadro proposto. Foram alteradas e completadas, sempre que necessário, várias disposições técnicas, ao passo que vários atos delegados propostos pela Comissão foram transformados em atos de execução.
11. O resultado da sessão plenária do Parlamento Europeu de 4 de abril de 2017 foi pela primeira vez examinado pelo Grupo na sua reunião de 27 de abril de 2017. Embora a letra ou o espírito de várias alterações possam ser aceites, o Grupo decidiu que era necessário mais tempo para realizar uma análise mais aprofundada das alterações do PE.
12. O texto de compromisso da Presidência que consta do documento 8647/17 foi debatido na reunião do Comité de Representantes Permanentes (COREPER) de 12 de maio de 2017. Concluiu-se a partir desta análise que uma maioria das delegações pode agora aceitar o compromisso da Presidência, incluindo uma versão revista do artigo 90.º sobre as coimas. Neste contexto, o Presidente concluiu que o compromisso seria apresentado ao Conselho (Competitividade) em 29 de maio de 2017, tendo em vista chegar a uma orientação geral.

O texto de compromisso revisto resultante da reunião do COREPER de 12 de maio de 2017 consta do doc. 9272/17.

III. PRINCIPAIS QUESTÕES POLÍTICAS

13. O texto de compromisso da Presidência reflete o esforço contínuo da Presidência e dos Estados-Membros para encontrar o equilíbrio adequado entre os diferentes interesses e objetivos. Consequentemente, a Presidência considera que o presente texto de compromisso constitui uma base sólida para definir uma orientação geral no próximo Conselho (Competitividade) de 29 de maio de 2017. O compromisso da Presidência dá resposta às principais preocupações suscitadas pelos Estados-Membros mediante as seguintes alterações à proposta da Comissão:

a) Regras de fiscalização do mercado (artigo 8.º e considerandos 23, 23-A, 23-B, 23-C e 24)

A proposta de compromisso da Presidência relativamente ao artigo 8.º equilibra, por um lado, o reforço das regras de fiscalização do mercado através da imposição de um número mínimo anual de verificações de veículos, e, por outro, a preservação de flexibilidade suficiente para os Estados-Membros mais pequenos, que continuam a poder solicitar a outros Estados-Membros que realizem, em seu nome, os ensaios necessários.

b) Verificação da conformidade pela Comissão (artigo 9.º)

A proposta de compromisso da Presidência prevê que, para efeitos da verificação da conformidade, a Comissão mantenha a possibilidade de organizar e realizar os seus próprios ensaios e inspeções dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas disponibilizados no mercado, a fim de reagir de imediato a irregularidades, se necessário. Assim, o texto da Presidência aumenta o nível de independência na verificação da conformidade.

c) Fórum de intercâmbio de informações sobre o controlo do cumprimento (artigo 10.º e considerando 19)

A proposta da Comissão prevê a criação de um Fórum de intercâmbio de informações sobre o controlo do cumprimento. O texto da Presidência desenvolve a proposta da Comissão, estabelece que o Fórum deverá ter uma função consultiva e especifica melhor a lista de tarefas que lhe deverão ser atribuídas.

d) Estrutura nacional de taxas de homologação e regras da fiscalização do mercado (artigo 30.º)

A proposta da Comissão inclui a obrigação de os Estados-Membros estabelecerem uma estrutura nacional de taxas destinadas a cobrir os custos das suas atividades de homologação e fiscalização do mercado. O compromisso da Presidência elimina esta obrigação e esclarece melhor o facto de os Estados-Membros terem a obrigação de financiar as atividades de fiscalização do mercado, mas especifica que a escolha dos meios a utilizar para esse fim cabe aos Estados-Membros.

e) Validade do certificado de homologação (artigo 33.º, n.º 1)

A Comissão propõe limitar a validade do certificado de homologação a 5 anos. Uma grande maioria de delegações põe em causa a utilidade desta limitação e insiste na manutenção do regime existente, em que não existe qualquer limitação da validade. Neste contexto, a respetiva disposição foi suprimida do texto de compromisso da Presidência.

f) Avaliação pelos pares das entidades homologadoras (artigo 71.º) e avaliação dos serviços técnicos (artigo 77.º e considerando 18)

A proposta da Comissão introduz o conceito de avaliações das entidades homologadoras efetuadas pelos pares. Uma vez que os Estados-Membros se dividiram entre os que veem esta disposição como um contributo para uma aplicação mais uniforme das regras e os que rejeitam a disposição por considerarem que constitui um encargo administrativo injustificado, o texto da Presidência alcança um equilíbrio delicado. Assim, prevê que as entidades homologadoras não sejam objeto de uma avaliação pelos pares quando designam todos os seus serviços técnicos com base numa acreditação assente em normas internacionalmente reconhecidas.

No que diz respeito aos serviços técnicos, o texto da Presidência propõe a participação das entidades homologadoras nacionais na avaliação dos serviços técnicos e no estabelecimento das equipas de avaliação conjuntas. O compromisso da Presidência propõe uma abordagem equilibrada, na medida em que estabelece que essa avaliação conjunta é obrigatória apenas em circunstâncias relevantes, permitindo, ao mesmo tempo, certas exceções para os serviços técnicos que efetuam homologações nacionais de veículos individuais e para os serviços que apenas verificam se a montagem de componentes nas categorias O₁ e O₂ foi efetuada corretamente.

g) Coimas (artigo 90.º e considerando 42)

A proposta da Comissão introduz coimas que a Comissão pode aplicar aos operadores económicos por violação do regulamento no que diz respeito à não-conformidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas. Na sequência da posição tomada pelos Estados-Membros na reunião do Comité dos Representantes Permanentes (COREPER) de 12 de maio de 2017, a Presidência apresentou um compromisso revisto relativamente ao artigo 90.º que prevê que a Comissão possa impor coimas nos casos em que tome medidas para determinar uma medida corretiva ou restritiva a nível da UE. O texto revisto também clarifica que a Comissão não pode impor coimas se o Estado-Membro já tiver punido ou absolvido o operador económico relativamente à mesma infração. Finalmente, inclui uma delegação de poderes para adotar atos de execução com o intuito de estabelecer os procedimentos necessários, bem como o princípio para o cálculo e a cobrança das coimas, tal como solicitado por diversas delegações.

IV. CONCLUSÃO

14. A Presidência considera que o texto constante do documento 9272/17 representa um compromisso equilibrado e equitativo entre as posições defendidas pelas delegações. Nesta base, convida-se o Conselho a chegar a acordo sobre uma orientação geral na reunião do Conselho (Competitividade) de 29 de maio de 2017.
-