



**COUNCIL OF
THE EUROPEAN UNION**

Brussels, 3 December 2010

17435/10

**ENT 205
ENV 836
CODEC 1457
INST 575
PARLNAT 170**

COVER NOTE

from: Assembly of the Republic of Portugal
date of receipt: 3 December 2010
to: General Secretariat of the Council of the European Union

Subject: Proposal for a European Parliament and Council Regulation.
Regulation (EU) No .../2010 of the European Parliament and of the Council on
the approval and market surveillance of two- or three-wheel vehicles and
quadricycles
doc. 14622/10 ENT 133 ENV 652 CODEC 982 - COM(2010) 542 final
- Opinion issued by the European Affairs Committee¹

Delegations will find annexed a copy of the above letter.

Encl.: Opinion of 2 December 2010

¹ "This opinion is available in English on the Interparliamentary EU information exchange Internet site (IPEX) at the following address:
http://www.ipex.eu/ipex/cms/home/Documents/dossier_COD20100271



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Comissão de Assuntos Europeus

PARECER

Relativo à Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho sobre
“Regulamento (UE) n.º .../2010 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à
homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos
quadriciclos COM (2010) 542

I. Nota preliminar

No cumprimento do estabelecido na Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto, sobre o acompanhamento, apreciação e pronúncia, pela Assembleia da República, no âmbito do processo de construção da União Europeia, o Senhor Presidente da Comissão de Assuntos Europeus, atento ao objecto da iniciativa identificada em epígrafe, solicitou que ela fosse apreciada pela Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações (COPTC). No entanto, a COPTC não correspondeu àquela solicitação, o que, naturalmente, limita a adequação material do parecer que agora se apresenta.

II. Análise da iniciativa

1. Contexto da Proposta

A iniciativa em consideração, partindo da convicção de que a existência de estatísticas completas e homogéneas, por tipo de mercadorias, para todos os modos de O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, foi estabelecido um sistema abrangente de homologação CE para os veículos de duas, três, ou quatro rodas (veículos da categoria L) pela Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, (directiva-quadro) relativa à homologação desse tipo de veículos. Presentemente, as disposições para homologação de veículos novos da categoria L são definidos



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Comissão de Assuntos Europeus

por esta directiva, além disso, uma série de directivas, referidas na directiva-quadro, contêm requisitos pormenorizados relativos aos veículos da categoria L.

No âmbito da revisão da legislação em vigor, a Comissão lançou uma consulta pública, entre 22 de Dezembro de 2008 e 27 de Fevereiro de 2009, procurando reunir os pareceres das partes interessadas (associações, empresas e administrações públicas), sobre aspectos fundamentais das medidas propostas para um novo quadro jurídico destinado a substituir o actual quadro jurídico vigente relativamente à homologação dos veículos da categoria L.

2. Definição do Problema

Em resultado da consulta pública, a Comissão identificou um conjunto de preocupações fundamentais ligadas às disposições em vigor, nomeadamente:

- a complexidade do quadro jurídico;
- o nível de emissões e a sua parte crescente nas emissões totais dos transportes rodoviários, que globalmente, estão a diminuir;
- aspectos relacionados com a segurança;
- ausência de um quadro jurídico para as novas tecnologias.

2.1. A complexidade do quadro jurídico - Verifica-se que o sistema vigente para veículos da categoria L é demasiado complexo, existindo, por conseguinte, margem para simplificação e harmonização internacional. Acresce, também, que devido à complexidade do actual quadro regulamentar as autoridades nacionais responsáveis pela directiva-quadro enfrentam custos adicionais para funcionarem neste quadro. A este propósito, importa referir que, com base nas estimativas de custos de seis Estados-membros se prevê que os custos acumulados para os Estados-membros da UE-27, no período de 2009 a 2020, ascendam a 3,1 milhões de euros. Este custo irá manter-se e provavelmente aumentar, se não for feito um esforço de simplificação para suprimir medidas obsoletas e reduzir a complexidade jurídica.

2.2. O nível elevado de emissões – Os motores dos veículos da categoria L emitem subprodutos indesejáveis, tais como poluentes atmosféricos tóxicos e gases de efeito estufa. Os ciclomotores, são actualmente um dos maiores



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Comissão de Assuntos Europeus

contribuintes para as emissões de hidrocarbonetos, estimando-se que devam vir a ser responsáveis por 38% do total das emissões provenientes dos transportes rodoviários até 2020. Também são já muito elevadas, as emissões de CO₂, pelos veículos de categoria L, e prevê-se que aumentem, de 20% para 36% do total das emissões dos transportes rodoviários em 2020. Importa mencionar que o actual quadro legislativo que regula as emissões dos veículos da categoria L foi adoptado em 2002, e que, desde essa data, a tecnologia tem vindo a evoluir muito rapidamente, sem que o quadro jurídico tenha acompanhado essa evolução.

2.3. Aspectos relacionados com a segurança – O risco de acidente que envolve os veículos da categoria L é muito maior do que o que respeita aos outros veículos. A taxa de mortalidade, por milhão de quilómetros percorridos, é, em média, 18 vezes a dos automóveis de passageiros. Além disso, enquanto outros tipos de veículos se tem verificado uma diminuição significativa do número de vítimas mortais e de feridos graves ao longo do tempo, os números relativos aos veículos da categoria L têm-se mantido inalterados ou aumentaram mesmo ligeiramente.

2.4. Ausência de um quadro jurídico para as novas tecnologias – A tecnologia dos veículos da categoria L evoluiu muito rapidamente na última década. Todavia, a evolução da legislação que lhe é aplicável tem sido muito mais lenta, o que resulta numa desadequação das medidas em vigor.

3. Objectivos da Proposta

3.1. Objectivos globais:

- simplificar o quadro jurídico vigente;
- contribuir para uma redução mais proporcional da parte das emissões globais dos transportes rodoviários;
- aumentar a segurança dos veículos novos que entram em circulação.

3.2. Objectivos específicos:

- desenvolver uma abordagem regulamentar menos complexa, que garanta uma maior eficiência, menos perdas de tempo e uma adaptação mais fácil ao progresso técnico, e que elimine a duplicação de normas internacionais,



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA Comissão de Assuntos Europeus

para que as partes interessadas não sejam confrontadas com vários conjuntos de requisitos diferentes para resolver o mesmo problema;

- manter, pelo menos, constante a quota-parte de emissões dos veículos da categoria L, no total das emissões dos transportes rodoviários em relação aos níveis actuais, ou, preferencialmente, reduzi-los ao nível da sua utilização efectiva/quilometragem total, em comparação com outras categorias de veículos rodoviários;
- atingir as mesmas reduções elevadas do número de vítimas mortais e de feridos em acidentes de viação que foram obtidas para outros meios de transporte rodoviário, tendo como referência a tendência descendente do número de vítimas mortais, em acidentes com automóveis ligeiros de passageiros, registada desde 2000, bem como, conseguir diminuir, tanto quanto possível os acidentes rodoviários para prevenir ferimentos graves e ligeiros, e contribuir para colmatar o fosso existente entre o número de mortos e feridos em acidentes de viação e os objectivos de médio e longo prazo no domínio da segurança rodoviária;
- fazer com que algumas das inovações tecnológicas tenham reflexo nos requisitos legais a nível da UE, de forma a permitir que a indústria proceda à homologação de um produto apenas uma vez e possa comercializar produtos certificados não só no mercado interno da UE, mas também nos países que optem por aplicar os regulamentos UNECE¹.

4. Princípio da Subsidiariedade

A intervenção da União será mais eficaz que a intervenção individual dos Estados-membros, uma vez que o objectivo preconizado na iniciativa em análise visa uma harmonização das normas ao nível da UE, para evitar a fragmentação do mercado interno e assegurar um nível de protecção elevado e equitativo em toda a União. Podendo conclui-se, deste modo, que a iniciativa em causa está em conformidade com o princípio da subsidiariedade.

¹ Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (CEE/ONU).



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Comissão de Assuntos Europeus

III. Conclusão

1. As matérias em causa não recaem no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da República, não se aplicando, como tal, o artigo 2º da Lei 43/2006, de 25 de Agosto.
2. A proposta de regulamento analisada está em conformidade com o princípio da subsidiariedade.

IV. Parecer

A Comissão dos Assuntos Europeus é de parecer que está concluído o processo de escrutínio – previsto pela da Lei 43/2006, de 25 de Agosto – da iniciativa COM (2010) 542, referente à Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos.

Assembleia da República, 30 de Novembro de 2010

O Deputado Relator,

José de Bianchi

O Presidente da Comissão,

Vitalino Canas