



Council of the
European Union

Brussels, 12 April 2016
(OR. en, pt)

7774/16

Interinstitutional File:
2016/0014 (COD)

ENT 68
MI 209
CODEC 409
INST 141
PARLNAT 91

COVER NOTE

From:	The Assembly of the Republic of Portugal
date of receipt:	29 March 2016
To:	Presidency/General Secretariat of the Council
No. prev. doc.:	ST 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103 + ADD 1 COM (2016) 31 final
Subject:	Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles <i>- Opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality</i>

Delegations will find attached for information a copy of the above opinion¹.

¹ Translation(s) of the opinion may be available on the Interparliamentary EU Information Exchange site (IPEX) at the following address: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20160031.do>



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARECER

COM(2016)31

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.

1



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

2



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 8 de janeiro de 2013, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a **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. [(COM2016) 31]**].

PARTE II – CONSIDERANDOS

1. Tendo em consideração o seu objeto, a iniciativa, ora em apreço, foi remetida à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, que a analisou e aprovou o respetivo Relatório.
2. Considerando que a iniciativa, em análise, visa reforçar o quadro jurídico existente referente à homologação de veículos a motor e seus reboques, através da introdução de disposições harmonizadas não só no que concerne a disposições administrativas e aos requisitos técnicos para a homologação e colocação no mercado de todos os veículos novos, sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, como também, no que respeita à harmonização de regras de fiscalização do mercado.
3. Considerando, que a presente iniciativa está em conformidade com o princípio da subsidiariedade uma vez que os objetivos visados só podem ser adequadamente realizados através da adoção de medidas comunitárias.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

4. Considerando, por último, que o Relatório apresentado pela Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas reflete o conteúdo da iniciativa com rigor e detalhe, devendo, por isso, dar-se por integralmente reproduzido. Desta forma, evita-se uma repetição de análise e consequente redundância.

5. Propõe-se, por conseguinte, uma vez que o princípio da subsidiariedade é respeitado, que o processo de escrutínio seja dado por concluído.

Palácio de S. Bento, 29 de março de 2016

O Deputado Autor do Parecer

(António Cardoso)

O Presidente da Comissão

(Regina Bastos)

PARTE III – ANEXO

Relatório da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas



COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Relatório da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Com (2016) 31 – Proposta de Regulamento Europeu e do Conselho

Autor: Deputado

Luis Moreira Testa (PS)

“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”



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

INDICE

PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

PARTE II – CONSIDERANDOS

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, foi submetida em 2 de fevereiro de 2016 a “*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*”, iniciativa de escrutínio da Subsidiariedade e que foi distribuída à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, no dia 2 de março, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente relatório.

PARTE II – CONSIDERANDOS

➤ Objetivo

Independentemente da necessária evolução e adaptação do ordenamento jurídico em apreço, que incide sobre a fiscalização do mercado dos veículos a motor, convém ter em conta que a crise das emissões da VW, tornada pública em 2015, tornou ainda mais urgente a necessária reavaliação do atual sistema de homologação de veículos a motor como forma de reação às deficiências regulamentares que impediram a deteção desta violação, em grande escala, dos requisitos de homologação em matéria de emissões poluentes.

Apesar da legislação que se encontra em vigor ter sido substancialmente atualizada em 2007, com a Diretiva 2007/46/CE, tendo-se seguido um exercício de simplificação em 2009 com o Regulamento n.º 661/2009 relativo à segurança geral, a verdade é que o exemplo apontado veio colocar visíveis algumas falhas do sistema.

Aliás, a possibilidade do problema poder ocorrer com outros construtores europeus ou outras marcas não europeias que produzem na Europa só serve para justificar a urgência da necessidade da adoção de medidas corretivas constantes do Regulamento.

A Proposta de Regulamento, em apreço, surge também como o modo de reação à credibilidade do sistema de homologação que foi colocada em causa.

A escala e o caráter manifesto da violação provam, de forma indelével, que os responsáveis estavam confiantes em como a fraude não seria detetada, constatando-se, assim, a violação do princípio da confiança mútua, a base sobre a qual a legislação relativa ao mercado interno para os veículos a motor foi construída.

E esta violação vem justificar a mudança no sistema de homologação, para resolver o problema de credibilidade e para restabelecer a confiança da sociedade e a igualdade de condições de concorrência no mercado interno.

Esta falha no sistema veio colocar em evidência a falta de supervisão dos intervenientes responsáveis pelo bom funcionamento do mecanismo de controlo ex ante da conformidade (homologação) e a ausência de um mecanismo eficiente de controlo ex post (fiscalização do mercado).

► Principais aspetos

O quadro jurídico atualmente em vigor para a homologação de produtos automóveis abrange três categorias de veículos: os veículos a motor e seus reboques, os motociclos e os tratores.

A proposta ora apresentada pretende, como resultado dos problemas já identificados anteriormente, rever o quadro jurídico referente à homologação de veículos a motor e seus reboques.

Trata-se de rever os requisitos de homologação aplicáveis aos veículos a motor e seus reboques que figuram atualmente na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho («Diretiva-Quadro»).

Este quadro tem como objetivo principal facilitar a livre circulação de veículos a motor e reboques no mercado interno, estabelecendo requisitos harmonizados de modo a alcançar objetivos comuns em matéria de ambiente e segurança, tendo sido objeto de um balanço de qualidade exaustivo em 2013, e encontra-se integrado nos compromissos assumidos pela Comissão no seu Plano de Ação CARS 2020 para uma Indústria Automóvel Competitiva e Sustentável na Europa.

E, apesar de o balanço de qualidade ter confirmado que o quadro regulamentar tinha os seus méritos, especialmente no que toca a atingir os objetivos políticos, o mesmo foi objeto de duras críticas após a

descoberta das manipulações de software, por parte da VW, para manipular o desempenho dos seus veículos em matéria de emissões.

Esta Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho visa adaptar e corrigir as lacunas nos seguintes instrumentos e iniciativas comunitárias:

- A *“Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho 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”*;

- O *“Regulamento (CE) n.º 765/2008 que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, que contém regras para as políticas europeias em matéria de acreditação (controlo da competência dos laboratórios e dos organismos de certificação/inspeção que emitem certificados na UE) e para as políticas em matéria de fiscalização do mercado e de controlo dos produtos originários de países terceiros (para garantir produtos seguros, qualquer que seja a sua origem)”*,

- A *“Decisão 768/2008/CE relativa a um quadro comum para a comercialização de produtos, que contém disposições normalizadas a utilizar na legislação da UE relativa ao mercado interno dos produtos (p. ex., definições, deveres dos operadores económicos, cláusula de salvaguarda, etc.)”*.

Assim, esta iniciativa tem como objetivos que devem ser destacados:

1. Alcançar uma mudança substancial na forma como os veículos a motor e os produtos conexos são verificados quanto à sua conformidade com os requisitos em matéria de segurança e ambiente;
2. Garantir a deteção precoce e a prevenção de problemas de não-conformidade;
3. Minimizar o risco de produtos automóveis não conformes poderem ser colocados ou permanecer no mercado da UE, e
4. Criar mecanismos de dissuasão suficientemente fortes para os intervenientes não ignorarem, contornarem ou violarem as regras do jogo.

No âmbito do processo da Proposta deste Regulamento merecem destaque alguns atos preparatórios, tais como:

- A consulta pública, lançada em 2010, pela Comissão Europeia com o objetivo de reunir as opiniões das partes interessadas sobre a sua intenção de rever a diretiva-quadro;

- Vários estudos externos que os serviços da Comissão encomendaram, desde 2011, para acompanhar e contribuir para o processo de avaliação do impacto;
- O trabalho de preparação da avaliação do impacto, efetuado em 2012/2013, relativo ao reexame da Diretiva-Quadro com um projeto-piloto de balanço de qualidade;
- A participação dos interessados no contexto do Grupo de Alto Nível CARS 21 e que veio a resultar em recomendações respeitantes ao quadro para a homologação retomado pela Comissão no seu Plano de Ação CARS 2020, adotado em novembro de 2012,
- O estudo de impacto sobre a competitividade, realizado já do segundo semestre de 2013, com o objetivo de complementar as diversas ações.

➤ **Princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade**

Trata-se de uma Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que, de acordo com a apreciação efetuada e face aos normativos do Tratado, respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade.

O problema ocorrido com a VW veio demonstrar a necessidade de a supervisão na UE alcançar um controlo harmonizado e coordenado do cumprimento da regulamentação aplicável com base em critérios de aplicação comuns e uniformemente aplicados pelos Estados-Membros, indispensável para garantir a igualdade de condições de concorrência em toda a UE, sendo o mecanismo agora proposto a garantia de, por esta via, se evitar o risco de se criarem obstáculos à livre circulação de veículos a motor, garantida pela legislação-quadro.

Acresce que esta proposta tem por objetivo garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de segurança pública e de proteção do ambiente.

A adoção do Regulamento surge assim como adequada, uma vez que garante a aplicação e a execução diretas e harmonizadas, não exigindo transposição para a ordem jurídica dos Estados-Membros.

PARTE III – CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas conclui:

1. A presente proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho cumpre com o princípio da subsidiariedade e da proporcionalidade;
2. A análise da presente iniciativa não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento,
3. A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterado pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.


Palácio de S. Bento, 16 de março de 2016

O Deputado Autor do Relatório



(Luis Moreira Testa)

O Presidente da Comissão



(Helder Amaral)