



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Documento de sessão*

---

**A7-0435/2012**

21.12.2012

**\*\*\*I**  
**RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho  
relativo ao nível sonoro dos veículos a motor  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator de parecer: Miroslav Ouzký

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta
- \*\*\* Processo de aprovação
- \*\*\*I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- \*\*\*II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- \*\*\*III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato).

### ***Alterações a um projeto de ato***

Nas alterações do Parlamento, as diferenças em relação ao projeto de ato são assinaladas simultaneamente em ***itálico*** e a ***negrito***. A utilização de itálico sem negrito constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objetivo assinalar elementos do projeto de ato que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

O cabeçalho de qualquer alteração relativa a um ato existente, que o projeto de ato pretenda modificar, comporta uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa. As partes transcritas de uma disposição de um ato existente que o Parlamento pretende alterar, sem que o projeto de ato o tenha feito, são assinaladas a ***negrito***. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...].

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	46
PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES.....	47
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO .....	71
PROCESSO .....	93



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao nível sonoro dos veículos a motor  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2011)0856),
  - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 294.º e o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C7-0487/2011),
  - Tendo em conta o n.º 3 do artigo 294.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 25 de abril de 2012<sup>1</sup>,
  - Tendo em conta o artigo 55.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0435/2013),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por outro texto;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos Parlamentos nacionais.

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento Considerando 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve

(1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve

---

<sup>1</sup> JO C 191, de 29.6.2012, p. 76.

ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, existe um sistema geral de homologação de veículos a motor na União. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor e dos respetivos dispositivos de escape no que se refere aos níveis sonoros admissíveis, a fim de evitar a adoção de requisitos que sejam diferentes consoante o Estado-Membro e de garantir o correto funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, garantir um grau elevado de proteção do ambiente e da segurança pública.

ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, existe um sistema geral de homologação de veículos a motor na União, dado que os veículos rodoviários constituem a principal fonte de ruído no setor dos transportes. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor e dos respetivos dispositivos de escape no que se refere aos níveis sonoros admissíveis, a fim de evitar a adoção de requisitos que sejam diferentes consoante o Estado-Membro e de garantir o correto funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, garantir um grau elevado de proteção do ambiente e da segurança pública, bem como melhorar a qualidade de vida e a saúde. *A Comissão também deveria realizar uma avaliação de impacto relativa às condições de rotulagem aplicáveis aos níveis de poluição do ar e de poluição sonora. Esta avaliação de impacto deveria ter em consideração os diferentes tipos de veículos ao abrigo deste regulamento (incluindo veículos elétricos), bem como o efeito que esta rotulagem poderia ter na indústria automóvel. Essa rotulagem poderá ser considerada como um instrumento útil para sensibilizar os consumidores e a proteção dos seus direitos no que diz respeito à transparência prévia à aquisição de um veículo.*

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-A) As prescrições de homologação da UE já são aplicáveis para os efeitos da legislação pertinente da UE que rege as*

*emissões de CO<sub>2</sub>, nomeadamente o 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, o 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 CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros, o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, 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 e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros. Os requisitos técnicos aplicáveis à legislação da UE que rege as emissões de CO<sub>2</sub> e os valores-limite de emissão de poluentes devem ser consentâneos com os requisitos aplicáveis à legislação que rege a redução de emissões sonoras. Os requisitos de homologação devem, por conseguinte, ser definidos de forma a assegurar a consecução deste duplo objetivo.*

---

*1 JO L 171 de 29.06.07, p. 1.*

*2 JO L 140 de 05.06.09, p. 1.*

*3 JO L 188 de 18.7.2009, p. 1.*

*Justificação*

*As medidas técnicas destinadas a reduzir as emissões de CO2 incluem medidas para diminuir o peso dos veículos, ao passo que as medidas técnicas que visam reduzir o ruído, como o isolamento do som, normalmente aumentam o peso dos veículos e as emissões de CO2. Além disso, o isolamento de som reduz o ruído, mas aumenta, simultaneamente, o risco de incêndio no motor.*

**Alteração 3**

**Proposta de regulamento  
Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(1-A) O ruído devido ao tráfego causa vários tipos de danos à saúde. O stresse prolongado devido a ruído pode levar ao esgotamento de reservas corporais, à destruição da capacidade de regulação das funções dos órgãos e, conseqüentemente, à limitação da sua eficácia. O ruído devido ao tráfego representa um potencial fator de risco para o desenvolvimento de doenças, tais como a hipertensão e o enfarte do miocárdio. Os efeitos deverão continuar a ser analisados com base na Diretiva 2002/49/CE relativa ao ruído ambiente.***

**Alteração 4**

**Proposta de regulamento  
Considerando 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(6) Por conseguinte, o presente regulamento deve introduzir um método diferente do método obrigatório previsto na Diretiva 70/157/CEE. Esse método deve ser baseado no método publicado pelo Grupo de Trabalho «Ruído» da UNECE

(6) Por conseguinte, o presente regulamento deve introduzir um método diferente do método obrigatório previsto na Diretiva 70/157/CEE. Esse método deve ser baseado no método publicado pelo Grupo de Trabalho «Ruído» da UNECE



(GRB) em 2007, que inclui uma versão de 2007 da norma ISO 362. Os resultados da monitorização de ambos os métodos de ensaio, novo e antigo, foram apresentados à Comissão.

(GRB) em 2007, que inclui uma versão de 2007 da norma ISO 362. Os resultados da monitorização de ambos os métodos de ensaio, novo e antigo, foram apresentados à Comissão. ***Além disso, para ultrapassar as falhas inerentes ao método de ensaio anterior, a Comissão deve, no prazo de 24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento, submeter uma avaliação de impacto ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o contributo efetivo do equipamento de rolamento dos pneus na redução do nível de ruído de veículos, concentrando-se no impacto no pavimento rodoviário e nas necessidades de investigação neste campo específico, tendo em vista a adoção de um novo método de ensaio europeu que também tenha em consideração o comportamento do pavimento rodoviário.***

#### *Justificação*

*O tipo e qualidade dos pavimentos rodoviários também têm um impacto nas emissões de ruído do tráfego rodoviário. Por conseguinte, é necessária uma abordagem europeia global que tenha em consideração o desempenho acústico do pavimento rodoviário.*

## **Alteração 5**

### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 8**

##### *Texto da Comissão*

(8) O presente regulamento deve ainda reduzir mais os valores-limite para o ruído. Deve ter em conta o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições de homologação para a segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, que estabeleceu novas prescrições mais rigorosas em matéria de ruído para os pneus dos veículos a motor. ***Convém também ter em conta*** os estudos que põem

##### *Alteração*

(8) O presente regulamento deve ainda reduzir mais os valores-limite para o ruído. Deve ter em conta o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições de homologação para a segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados, que estabeleceu novas prescrições mais rigorosas em matéria de ruído para os pneus dos veículos a motor ***e que sublinhou a necessidade de uma***

em evidência as perturbações e os efeitos na saúde imputáveis ao ruído do tráfego rodoviário, bem como os custos e benefícios associados.

*abordagem coerente e exaustiva para o problema do ruído do tráfego rodoviário, incluindo a consideração do contributo significativo dos pavimentos rodoviários para atenuar o ruído do tráfego rodoviário. Esta abordagem horizontal reduzirá mais eficazmente o ruído geral do tráfego rodoviário em comparação com uma abordagem setorial e vertical. A redução do ruído do tráfego rodoviário deve também ser encarada como um objetivo de saúde pública, considerando os estudos que põem em evidência as perturbações e os efeitos na saúde imputáveis ao ruído do tráfego rodoviário, bem como os custos e benefícios associados. O presente regulamento deve ter em conta o Regulamento (CE) n.º 1222/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais. A Comissão deve assegurar que os pneus são rotulados relativamente ao seu desempenho em matéria de ruído. Além disso, também é necessário ter em conta a comparabilidade entre os modos de transporte no que diz respeito ao ruído ambiente.*

#### *Justificação*

*O tipo e qualidade dos pavimentos rodoviários também têm um impacto nas emissões de ruído do tráfego rodoviário. Por conseguinte, é necessária uma abordagem europeia global que tenha em consideração o desempenho acústico do pavimento rodoviário.*

#### **Alteração 6**

##### **Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(8-A) A Comissão deve publicar orientações para rodovias «silenciosas», dirigidas às autoridades rodoviárias para***

*lhes oferecer uma ferramenta útil para cumprir os requisitos de infraestruturas rodoviárias mais sustentáveis.*

## **Alteração 7**

### **Proposta de regulamento Considerando 8-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(8-B) O Sexto Programa de Ação em matéria de Ambiente estabeleceu o enquadramento para a definição de políticas ambientais na UE para o período de 2002-2012. O programa exigia ações no campo da poluição sonora para «reduzir substancialmente o número de pessoas regularmente afetadas por níveis médios de ruído a longo prazo, particularmente devido ao tráfego».***

*Justificação*

*O regulamento deve estar em conformidade com objetivos e ambições anteriores da União Europeia.*

## **Alteração 8**

### **Proposta de regulamento Considerando 8-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(8-C) As medidas técnicas com vista à redução do ruído nos veículos têm que satisfazer um conjunto de requisitos concorrentes, como reduzir o ruído e as emissões poluentes, mantendo entretanto o veículo em questão tão barato e eficiente quanto possível. Para satisfazer da mesma forma todos os requisitos e manter o equilíbrio entre eles, a indústria automóvel roça frequentemente os limites***

*do que é fisicamente possível na atualidade. O desenvolvimento da indústria automóvel sempre conseguiu empurrar estes limites através da utilização de métodos e materiais mais novos e inovadores. A possibilidade de produzir inovação exige do legislador um enquadramento claro e definido no tempo. O presente regulamento proporciona este enquadramento e reclama, sem demoras, um impulso inovador condicionado pela sociedade, permitindo simultaneamente à indústria a capacidade de atuação económica de que ela necessita.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 8-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(8-D) A poluição sonora é sobretudo um problema local que, contudo, carece de uma solução a nível da União. Isto porque o primeiro passo de qualquer política sustentável em matéria de emissões de ruídos tem de ser a criação de medidas para enfrentar as fontes de ruído. A fonte de ruído constituída pelos veículos que é objeto do presente regulamento é, por definição, totalmente móvel, pelo que medidas puramente nacionais não lhe poderiam dar uma resposta adequada.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 8-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(8-A) Podem ser feitos esforços importantes em matéria de desenvolvimento/melhoria das*

*infraestruturas a fim de otimizar o desempenho dos veículos no que respeita à redução do ruído, bem como à utilização em larga escala de barreiras sonoras.*

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-A) O fornecimento de informações sobre emissões sonoras aos consumidores, gestores de frotas e autoridades públicas pode influenciar as decisões de aquisição e acelerar a transição para uma frota de veículos mais silenciosos. A fim de fornecer as informações necessárias aos consumidores, o fabricante deve disponibilizar informações sobre os níveis de ruído dos veículos, em conformidade com métodos de teste harmonizados, nos locais de venda e no material promocional técnico. Um rótulo, semelhante aos rótulos utilizados para facultar informações sobre as emissões de CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível e o ruído dos pneus, deve informar os consumidores sobre as emissões sonoras de cada veículo.*

## **Alteração 12**

### **Proposta de regulamento Considerando 9-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-B) Para reduzir o ruído do tráfego rodoviário, as autoridades públicas podem implementar medidas e incentivos para acelerar a aquisição e a utilização de veículos mais silenciosos.*

## Justificação

*As autoridades nacionais e municipais podem pretender propor incentivos, tais como critérios de contratação pública ou acesso preferencial de veículos mais silenciosos a certas áreas ou períodos de entrega, para promover a aquisição e a utilização de veículos mais silenciosos, como um meio de redução do ruído do tráfego em áreas sensíveis ou focos identificados nos mapas de ruído exigidos pela Diretiva 2002/49/CE relativa à avaliação e gestão de ruído ambiental (JO L 189 de 18.07.2002, p. 12).*

### Alteração 13

#### Proposta de regulamento Considerando 9-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-C) O nível sonoro dos veículos depende em parte do ambiente em que os mesmos circulam e, nomeadamente, da qualidade das infraestruturas viárias e de quanto os sistemas de gestão do tráfego rodoviário são inteligentes. Deveria prever-se, por conseguinte, uma abordagem integrada, em particular nas zonas urbanas mais ruidosas e quando se impuserem medidas a curto prazo.***

### Alteração 14

#### Proposta de regulamento Considerando 9-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-D) No caso dos veículos ligeiros, numa viagem feita a uma velocidade média inferior a 45 km/h predominam os ruídos do motor e do sistema de escape, mas numa viagem feita a uma velocidade superior, pelo contrário, predominam os ruídos de rolamento e do vento. Estes últimos ruídos são produzidos independentemente do tipo e do rendimento do motor. A evolução dos veículos desde a década de 1970 tornou os motores nitidamente mais silenciosos mas***

*em média o seu rendimento e peso aumentaram. A estes últimos e ao aumento da segurança rodoviária se deve o aumento do peso do veículo total, o que implica o necessário alargamento das superfícies de contacto dos pneus do veículo para aumentar a estabilidade na condução. Cada alargamento destas superfícies provoca o aumento dos ruídos de rolamento do veículo.*

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento Considerando 9-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-E) O ruído é uma questão multifacetada com várias origens e fatores que afetam o som recebido pelas pessoas e o impacto sobre elas. A legislação relativa à redução de ruído do tráfego necessita de refletir estes aspetos, tendo em consideração o ruído do motor, do veículo e dos pneus, o pavimento rodoviário, o comportamento de condução e a gestão de tráfego, e estes devem ser abordados em legislação, como o Regulamento (CE) n.º 1222/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais<sup>1</sup>, e a Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiental<sup>2</sup>.*

---

<sup>1</sup> JO L 342 de 22.12.09, p. 46.

<sup>2</sup> JO L 189 de 18.07.02, p. 12.

## **Alteração 16**

**Proposta de regulamento  
Considerando 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***10-A. A Comissão deve examinar o potencial de sistemas de segurança ativos em veículos mais silenciosos, tais como veículos híbridos e elétricos, para melhor servir o objetivo de melhorar a segurança dos utentes vulneráveis de vias públicas em áreas urbanas, tais como invisuais, peões com deficiências visuais e auditivas, ciclistas e crianças.***

**Alteração 17**

**Proposta de regulamento  
Considerando 10-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) O nível sonoro dos veículos tem um impacto direto na qualidade de vida dos cidadãos da UE, em particular nas zonas urbanas onde o transporte público elétrico e/ou subterrâneo, o ciclismo e a marcha estão pouco desenvolvidos ou não existem. Deverá igualmente ser tido em consideração o objetivo que o Parlamento Europeu estabeleceu, na sua resolução de 15 de dezembro de 2011 sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»<sup>1</sup>, a saber duplicar o número de utentes dos transportes públicos. A Comissão e os Estados-Membros, respeitando o princípio da subsidiariedade, deveriam promover os transportes públicos, a marcha e a bicicleta com o intuito de reduzir a poluição sonora nas cidades.***

---

***1 Textos Aprovados nesta data,  
P7\_TA(2011)0584.***



## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 10-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) As informações referentes ao ruído, inclusive dos dados relativos aos testes, devem estar disponíveis e ser afixados com a devida visibilidade nos pontos de venda e nos materiais de promoção para veículos.***

## Alteração 19

### Proposta de regulamento Considerando 10-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-B) O nível sonoro de um veículo depende em parte da sua utilização e da sua correta manutenção depois da aquisição. Neste sentido, é necessário sensibilizar os cidadãos da União para a importância de uma condução fluida e que respeite os limites de velocidade existentes em cada Estado-Membro.***

## Alteração 20

### Proposta de regulamento Considerando 12

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(12) Para que a Comissão possa ***substituir*** as prescrições técnicas do presente regulamento ***por uma referência direta aos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59, uma vez que os valores-limite relativos ao novo método de ensaio tenham sido fixados nesses regulamentos, ou adaptar tais requisitos*** ao progresso técnico e científico, há que delegar na Comissão o

(12) Para que a Comissão possa ***adaptar*** as prescrições técnicas do presente regulamento ao progresso técnico e científico, há que delegar na Comissão o poder de, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, ***alterar os anexos do presente regulamento atinentes aos processos de homologação da UE***

poder *de, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, adotar atos modificativos das disposições dos anexos do presente regulamento atinentes aos métodos de ensaio e aos níveis sonoros.* É de suma importância que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios. A Comissão deve, aquando da preparação e elaboração de atos delegados, assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

*relativos ao nível de ruído dos diferentes tipos de veículos e dos sistemas de escape, a métodos e instrumentos de medição do ruído emitido pelos veículos a motor, a sistemas silenciosos, ao ruído devido ao ar comprimido, à verificação da conformidade da produção, a especificações para os locais de ensaio, a métodos de medição para outras disposições aplicáveis às emissões sonoras e a medidas destinadas a garantir a audibilidade de veículos elétricos e híbridos.* É de suma importância que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, *incluindo a nível dos peritos.* A Comissão deve, aquando da preparação e elaboração de atos delegados, assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

#### *Justificação*

*Esta alteração é necessária para coadunar a proposta da Comissão com a nova formulação-tipo das disposições aplicáveis aos atos delegados e para especificar em pormenor os anexos passíveis de alteração através de atos delegados.*

### **Alteração 21**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(12-A) O potencial de redução do ruído das fontes do ruído, objeto do presente regulamento, é comparativamente menor do que o da superfície da estrada com a qual os pneus do veículo entram em contacto. Esta última redução do ruído seria muito mais fácil de concretizar em termos técnicos. Com os tipos de asfalto já disponíveis - como o asfalto poroso, os asfaltos com características redutoras do ruído ou os otimizados para o ruído, integrados numa abordagem global que***

*combina diversas medidas de construção simples - já é possível conseguir uma redução de cerca de 10 dB a nível local. O presente regulamento não utiliza esta abordagem eficaz das fontes de ruído puramente locais dado que a sua aplicação iria onerar fortemente os orçamentos públicos, especialmente os das autarquias locais. Numa época de crise fiscal isto seria difícil de justificar e, por outro lado, iria afetar o domínio da política estrutural e regional.*

## **Alteração 22**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – ponto 2**

#### *Texto da Comissão*

(2) «Modelo de veículo» designa uma categoria de veículos em conformidade com o anexo II, parte B, da Diretiva 2007/46/CE.

#### *Alteração*

(2) «Modelo de veículo», designa:

*(i) para veículos testados em conformidade com o anexo II, parágrafo 4.1.2.1, uma categoria de veículos em conformidade com o anexo II, parte B, da Diretiva 2007/46/CE;*

*(ii) para veículos testados em conformidade com o anexo II, parágrafo 4.1.2.2, uma categoria de veículos que não diferem essencialmente em aspetos como:*

*– a forma ou materiais da carroçaria (particularmente o compartimento do motor e o seu isolamento sonoro);*

*– o tipo de motor (por exemplo, ignição comandada ou ignição por compressão, dois ou quatro tempos, pistão alternativo ou rotativo), número e capacidade de cilindros, tipo de sistema de injeção, disposição das válvulas, velocidade nominal do motor (S) ou tipo de motor elétrico;*

*– os veículos com o mesmo tipo de motor e/ou diferentes números totais de relações de transmissão poderão ser considerados veículos do mesmo tipo.*

*No entanto, caso as diferenças supracitadas impliquem um método de ensaio diferente, estas diferenças devem ser consideradas uma mudança de tipo.*

## **Alteração 23**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – ponto 21-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(21-A) "Ponto de venda" designa o local onde os veículos são armazenados e colocados à venda para os consumidores.***

#### *Justificação*

*Para assegurar que os consumidores tenham acesso às informações pertinentes quando avaliarem a aquisição de um veículo, as informações sobre os níveis de ruído devem estar amplamente disponíveis (o texto proposto será consentâneo com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1222/2009, relativo à rotulagem dos pneus, que abrange as emissões sonoras).*

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 21-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(21-B) «Material técnico promocional»: manuais técnicos, brochuras, prospectos e catálogos (quer se apresentem em formato impresso, eletrónico ou em linha), bem como sítios Web, cujo objetivo seja a promoção de veículos junto do grande público.***

#### *Justificação*

*A fim de garantir aos consumidores um acesso integral à informação pertinente quando preveem adquirir um veículo, a informação sobre o ruído deveria ser largamente*

disponibilizada.

## **Alteração 25**

### **Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. Ao efetuarem as verificações técnicas dos veículos, os Estados-Membros deverão medir o nível sonoro com base nos dados constantes da homologação UE para cada tipo de veículo.***

*Justificação*

*Ao efetuarem as verificações técnicas obrigatórias dos veículos (a fim de apurar se as emissões sonoras dos mesmos não excedem os níveis admissíveis), os Estados-Membros devem, em vez de qualquer outro critério, utilizar os dados relativos aos níveis sonoros constantes da homologação UE para cada tipo de veículo.*

## **Alteração 26**

### **Proposta de regulamento Artigo 4-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Artigo 4.º-B***

***Supervisão***

***Os Estados-Membros devem garantir a supervisão efetiva do seu mercado, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de julho de 2008, que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos. Devem ser realizadas verificações adequadas das características dos produtos numa escala adequada, em conformidade com os princípios definidos no artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 765/2008.***

*Justificação*

*Para o bom funcionamento do mercado interno e a concorrência saudável entre as indústrias, é importante garantir um elevado nível de observação do mercado, tanto para os produtos que circulam dentro da Comunidade, quanto para os produtos que entram vindos de fora do EEE. Por conseguinte, os Estados-Membros e os respetivos organismos de Supervisão do Mercado são chamados a verificar e monitorizar o cumprimento dos requisitos definidos neste regulamento. Isto é extremamente importante para satisfazer os requisitos de proteção de interesses públicos, tais como de saúde e segurança em geral, saúde e segurança no local de trabalho, defesa de consumidores, ambiente e segurança.*

**Alteração 27**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. Os fabricantes devem garantir que o sistema de atenuação do ruído é concebido, construído e montado de modo a apresentar uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão a que possa ser exposto, tendo em conta as condições de utilização do veículo.

*Alteração*

2. Os fabricantes devem garantir que o sistema de atenuação do ruído é concebido, construído e montado de modo a apresentar uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão a que possa ser exposto, tendo em conta as condições de utilização do veículo e as condições climáticas variáveis em função das regiões.

**Alteração 28**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 6.º**

*Texto da Comissão*

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II não deve ultrapassar os valores-limite estabelecidos no anexo III.

*Alteração*

***As condições de ensaio estabelecidas no Anexo II têm em conta as condições normais de condução em estrada e os requisitos de ensaio de outros componentes do veículo já abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 661/2009.*** O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II e arredondado por excesso para o número inteiro mais próximo não deve ultrapassar os valores-

limite estabelecidos no anexo III.

### *Justificação*

*Em conformidade com princípios de melhor legislar, é importante assegurar que as condições de ensaio deste regulamento não têm um impacto indevido sobre fabricantes de peças que tenham já tomado medidas significativas no sentido da redução de emissões de ruído, em particular a indústria de pneus. Neste contexto, a precisão das condições de teste devem ser sublinhadas e a "condução em condições normais" deve ser declarada para a validação dos limites estabelecidos no Anexo III. A fim de alinhar esta proposta pela restante legislação da UE relativa ao nível sonoro, os níveis de som medidos devem ser indicados de forma sistemática. Todos os regulamentos indicam o resultado final em números inteiros. Propõe-se manter prática no presente regulamento.*

## **Alteração 29**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 7**

##### *Texto da Comissão*

*No prazo de três anos a contar da data prevista no anexo III, terceira coluna, fase 1, do presente regulamento, a Comissão realizará **um estudo aprofundado para aquilatar da adequação** dos valores-limite estabelecidos para o ruído. Com base **nas conclusões do estudo**, a Comissão **pode**, se for caso disso, **propor alterações ao** presente regulamento.*

##### *Alteração*

*A contar da data prevista no anexo III, terceira coluna, fase 1, do presente regulamento, a Comissão realizará **uma revisão** dos valores-limite estabelecidos para o ruído **no Anexo III. Essa revisão incluirá uma avaliação de impacto que, por sua vez, incluirá uma avaliação global do impacto sobre a indústria automóvel e, em particular, sobre as indústrias dela dependentes, tendo em conta a influência de outros regulamentos – como os do domínio das reduções das emissões de CO2 e da segurança – sobre o nível sonoro dos veículos a motor.** Com base **em tal revisão e na sua avaliação de impacto**, a Comissão **deverá**, se for caso disso, **apresentar uma proposta de alteração do presente regulamento de tal modo que seja tão neutro quanto possível do ponto de vista de concorrência. Os valores-limite referidos no anexo III, coluna 4, fase 2 devem entrar em vigor seis anos após a confirmação da avaliação de impacto e conclusão do processo de revisão da Comissão.***

## *Justificação*

*Não foi efetuada existiu qualquer avaliação de impacto adequada baseada na classificação exigida de novos veículos para a proposta inicial da Comissão. Por conseguinte, é urgentemente necessário exigir uma avaliação de impacto, antes de mais medidas de redução de maior. Após a conclusão do processo de revisão, os valores-limite na fase 2 podem entrar em vigor, respeitando o conhecido tempo de espera da indústria para desenvolvimentos técnicos.*

### **Alteração 30**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 7 – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***As propostas de alteração do presente regulamento, apresentadas em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo, devem ter em conta as novas normas estabelecidas pela Organização Internacional de Normalização e, designadamente, a norma ISO 10844:2011.***

### **Alteração 31**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8 – n.º 1 – parágrafos 1-A e 1-B (novos)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. Os veículos devem cumprir automaticamente os requisitos do anexo X, caso o fabricante do veículo submeta junto da autoridade de homologação documentos técnicos que apresentem a diferença entre a velocidade máxima e mínima do motor de veículos a  $BB'17 \leq 0,15 \times S$ , para qualquer condição de ensaio dentro do âmbito de controlo das ASEP definido no ponto 3.3. do anexo VIII relativamente às condições definidas no anexo II.***

***1-B. Os veículos da categoria N1 estão isentos das ASEP, caso seja cumprida***



*uma das seguintes condições:*

*(a) capacidade do motor  $\leq 660$  ccm e relação potência/massa PMR calculada através da utilização do peso máximo autorizado do veículo  $\leq 35$ ;*

*(b) carga útil  $\geq 850$  kg e relação potência/massa PMR calculada através da utilização do peso máximo autorizado do veículo  $\leq 40$ .*

#### *Justificação*

*A presente alteração introduz requisitos proporcionais para as PME que desempenhem construções. Além disso, os critérios ASEP da UNICE estão adaptados ao comportamento de veículos M1 típicos e o grupo de peritos responsável recomendou exclusão para outras categorias. As ASEP (Disposições Adicionais de Emissões de Ruído) destinam-se a evitar emissões de ruído inesperadas que não correspondam a resultados de ensaio de homologação. Visto que tal nunca foi observado para carrinhas de distribuição N1, a presente alteração assegura que estas estão excluídas do ensaio especial ASEP.*

## **Alteração 32**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8 – n.º 1 – parágrafo 2-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***2-A. Os veículos da categoria N1 estão isentos das ASEP, caso seja cumprida uma das seguintes condições:***

***(a) a capacidade do motor não exceda 660 ccm e a relação potência/massa PMR calculada através da utilização do peso máximo autorizado do veículo não exceda 35;***

***(b) a carga útil seja no mínimo 850 kg e a relação potência/massa PMR calculada através da utilização do peso máximo autorizado do veículo não exceda 40;***

#### *Justificação*

*Os requisitos para ASEP (Disposições Adicionais de Emissões de Ruído) estão concebidos para um comportamento típico de sistemas de equipamento desportivo e veículos M1, de forma a detetar emissões de ruído inesperadas de alta velocidade do motor. As ASEP foram*

*desenvolvidas e aprovadas pelo grupo de peritos sobre o ruído do Grupo de Trabalho 29 da UNICE, de que a Comissão é membro. O mesmo grupo de peritos teve boas razões para recomendar a exclusão das carrinhas de entregas, de acordo com as alíneas a) e b) anteriormente referidas: não há benefícios ambientais esperados e os esforços e custos são economicamente desproporcionados para os testes de verificação, devido a uma muito maior variedade deste tipo de veículos em comparação com os veículos de passageiros.*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. A emissão sonora dos veículos, em condições normais de condução em estrada, que são distintas daquelas em que se realizou o ensaio de homologação previsto no anexo II, não se deve desviar do resultado do ensaio ***de uma forma irrazoável.***

##### *Alteração*

2. A emissão sonora dos veículos, em condições normais de condução em estrada, que são distintas daquelas em que se realizou o ensaio de homologação previsto no anexo II, não se deve desviar do resultado do ensaio.

##### *Justificação*

*As emissões sonoras quotidianas sob condições normais não devem desviar-se dos resultados de ensaio.*

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 3**

##### *Texto da Comissão*

3. O fabricante do veículo não deve adaptar, alterar ou introduzir intencionalmente quaisquer dispositivos ou procedimentos mecânicos, elétricos, térmicos ou outros, destinados exclusivamente a cumprir os requisitos em matéria de emissões sonoras previstos no presente regulamento, que não estejam operacionais durante a condução normal em estrada nas condições de aplicação das disposições adicionais em matéria de emissões sonoras (ASEP).

##### *Alteração*

3. O fabricante do veículo não deve adaptar, alterar ou introduzir intencionalmente quaisquer dispositivos ou procedimentos mecânicos, elétricos, térmicos ou outros, destinados exclusivamente a cumprir os requisitos em matéria de emissões sonoras previstos no presente regulamento, que não estejam operacionais durante a condução normal em estrada nas condições de aplicação das disposições adicionais em matéria de emissões sonoras (ASEP). ***Estas medidas são normalmente designadas por «cycle***

*beating».*

*Justificação*

*Aumentar a clareza da disposição. A intenção legislativa é parar ou evitar lacunas no regulamento.*

**Alteração 35**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 8 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

5. No pedido de homologação, o fabricante deve apresentar uma declaração conforme ao modelo do apêndice 1 do anexo VIII, de que o modelo de veículo a homologar cumpre as prescrições do artigo 8.º, **n.º 1 e n.º 2**.

*Alteração*

5. No pedido de homologação, o fabricante deve apresentar uma declaração ***fundamentada nos resultados de ensaio adequados*** conforme ao modelo do apêndice 1 do anexo VIII, de que o modelo de veículo a homologar cumpre as prescrições do artigo 8.º

*Justificação*

*O artigo 8.º deve ser aplicável na sua totalidade para oferecer a necessária segurança jurídica.*

**Alteração 36**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 8-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Artigo 8.º-A***

***Os fabricantes e distribuidores de veículos devem assegurar que o nível de ruído em decibéis [dB(A)], em conformidade com métodos de ensaio de homologação harmonizados para cada veículo, é exibido numa posição de destaque no ponto de venda e em material técnico promocional.***

***Na sequência de uma avaliação de impacto abrangente, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao***

*Conselho, nos termos do processo legislativo ordinário e no prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, uma proposta sobre a informação aos consumidores. Tal proposta pode ser incorporada na Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO2 disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> JO L 12 de 18.01.00, p. 16.

## **Alteração 37**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 8.º-B**

##### ***Classificação e qualidade do pavimento***

*Nos termos do prazo para revisão previsto na Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente<sup>1</sup>, a Comissão avaliará a possibilidade de introduzir um sistema de classificação das estradas que especifique o ruído de rolamento característico de cada estrada da União Europeia e, se for caso disso, apresentará uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, nos termos do processo legislativo ordinário.*

*A Comissão examinará a introdução, nos Estados-Membros, de uma prescrição em matéria de prestação de informações relativa às características do pavimento da estrada nos mapas estratégicos de ruído previstos na Diretiva 2002/49/CE.*

*Justificação*

*A qualidade do pavimento influencia bastante as emissões sonoras do rolamento dos veículos. Até ao momento, não existe qualquer abordagem estratégica que permita uma visão geral da qualidade do pavimento na UE. A proposta supramencionada permitiria aos Estados-Membros e comunidades locais identificar as zonas em que se justifica melhorar o pavimento e levaria a uma redução do ruído ambiental.*

**Alteração 38**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 9**

*Texto da Comissão*

*Artigo 9.º*

Caso os fabricantes decidam instalar sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), devem ser cumpridas as prescrições do anexo X.

*Alteração*

*Artigo 9.º*

Caso os fabricantes decidam instalar sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), ***os fabricantes asseguram que o som gerado pelo sistema seja um som contínuo que assinale um veículo em funcionamento aos peões e aos utentes vulneráveis das vias públicas. O som deve ser facilmente identificativo do comportamento do veículo e não deve ultrapassar o nível sonoro aproximado de um veículo similar da mesma categoria equipado com um motor de combustão interna e funcionando nas mesmas condições, e*** devem ser cumpridas as prescrições do anexo X.

***A Comissão efetuará, no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, uma avaliação da necessidade de rever o presente regulamento, tendo em conta, entre outros, a questão de saber se os sistemas de segurança ativa podem melhor servir o objetivo de melhorar a segurança dos utentes vulneráveis da via pública em áreas urbanas, além dos sistemas de aviso sonoro nos veículos ou em comparação com estes últimos, e, se adequado,***

*apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, nos termos do processo legislativo ordinário, uma proposta que estabeleça um nível máximo de som para os AVAS instalados nos veículos.*

## **Alteração 39**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – n.º 1**

##### *Texto da Comissão*

1. São conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados com vista à modificação dos anexos I a XI.

##### *Alteração*

1. A fim de adaptar as prescrições técnicas deste regulamento aos progressos técnicos e científicos, são conferidos à Comissão, nos termos do artigo 11.º, poderes para adotar atos delegados com vista à modificação dos anexos I a II e IV a XII.

##### *Justificação*

*Nos termos do artigo 290.º do TFUE, apenas podem ser delegados na Comissão os elementos não essenciais do ato legislativo, ao passo que os elementos essenciais de um domínio serão reservados ao ato legislativo. As disposições no Anexo III, ou seja, os valores-limite de ruído e os períodos (fases), são elementos essenciais da proposta e, por conseguinte, estão reservados aos legisladores. Esta alteração é igualmente necessária para alinhar a proposta da Comissão com a nova formulação-tipo das disposições no que respeita aos atos delegados.*

## **Alteração 40**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Quando os valores-limite relativos ao método de ensaio forem estabelecidos no Regulamento UNECE n.º 51, a Comissão **examinará a substituição das** prescrições técnicas previstas no anexo III por uma referência direta às prescrições correspondentes dos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59.

##### *Alteração*

2. Quando os valores-limite relativos ao método de ensaio forem estabelecidos no Regulamento UNECE n.º 51, a Comissão **avaliará a possibilidade de substituir as** prescrições técnicas previstas no anexo III por uma referência direta às prescrições correspondentes dos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59, **caso estas não levem ao enfraquecimento das normas da**

*UE em matéria do ambiente e da proteção da saúde, tendo também em consideração os pareceres do Parlamento Europeu e do Conselho e, se adequado, apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta destinada a alterar o Anexo III, em conformidade com o processo legislativo ordinário.*

#### *Justificação*

*Nos termos do artigo 290.º do TFUE, apenas podem ser delegados na Comissão os elementos não essenciais do ato legislativo, ao passo que os elementos essenciais de um domínio serão reservados ao ato legislativo. As disposições no Anexo III, ou seja, os valores-limite de ruído e os períodos (fases), são elementos essenciais da proposta e, por conseguinte, estão reservados aos legisladores.*

#### **Alteração 41**

##### **Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1**

###### *Texto da Comissão*

1. **Os poderes** para adotar atos delegados **são conferidos** à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

###### *Alteração*

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

#### *Justificação*

*Esta alteração é necessária para alinhar a proposta da Comissão com a nova formulação-tipo das disposições no que respeita aos atos delegados.*

#### **Alteração 42**

##### **Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 2**

###### *Texto da Comissão*

2. Os poderes para adotar atos delegados referidos no artigo 10.º, n.º 1, são conferidos à Comissão por um período **indeterminado** a contar da data de **adoção**

###### *Alteração*

2. Os poderes para adotar atos delegados referidos no artigo 10.º, n.º 1, são conferidos à Comissão por um período **de cinco anos** a contar da data de **entrada em vigor** do presente regulamento. **A**

do presente regulamento.

***Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes até nove meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.***

#### *Justificação*

*A duração da delegação de poderes à Comissão deveria limitar-se a um período de cinco anos, prorrogável desde que respeitadas certas condições, como a elaboração de um relatório, e se o Parlamento ou o Conselho não se opuserem. A presente alteração tem em conta a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

### **Alteração 43**

#### **Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 3**

##### *Texto da Comissão*

3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 10.º, n.º 1, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior especificada na mesma. Essa decisão em nada prejudica a validade de eventuais atos delegados já em vigor.

##### *Alteração*

*(Não se aplica à versão portuguesa)*

#### *Justificação*

*Esta alteração é necessária para alinhar a proposta da Comissão com a nova formulação-tipo das disposições no que respeita aos atos delegados.*



## Alteração 44

### Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 5

#### *Texto da Comissão*

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 10.º, n.º 1, só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, estes últimos tiverem informado a Comissão de que não formulam objeções. Esse período pode ser prorrogado por **um mês** por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### *Alteração*

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 10.º, n.º 1, só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, estes últimos tiverem informado a Comissão de que não formulam objeções. Esse período pode ser prorrogado por **dois meses** por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### *Justificação*

*Esta alteração é necessária para alinhar a proposta da Comissão com a nova formulação-tipo das disposições no que respeita aos atos delegados.*

## Alteração 45

### Proposta de regulamento Artigo 12

#### *Texto da Comissão*

#### *Artigo 12.º*

#### *Objeções aos atos delegados*

**1. O Parlamento Europeu e o Conselho podem formular objeções a um ato delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo é prolongado por um mês.**

**2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objeções ao ato delegado ou se, antes dessa data, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão**

#### *Alteração*

#### *Suprimido*

*Europeia de que decidiram não formular objeções, o ato delegado entra em vigor na data nele prevista.*

**3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objeções ao ato delegado adotado, este último não entra em vigor. A instituição que formular objeções ao ato delegado expõe os motivos das mesmas.**

*Justificação*

*Tendo em conta as disposições do n.º 5 do artigo 11.º, o artigo 12.º não se justifica. Esta alteração harmonizaria, no entanto, a proposta da Comissão com a nova formulação-tipo das disposições no que respeita aos atos delegados.*

**Alteração 46**

**Proposta de regulamento  
Artigo 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Procedimento de urgência***

***Suprimido***

***1. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 10.º, n.º 1, entram em vigor imediatamente e são aplicáveis desde que não seja formulada qualquer objeção nos termos do n.º 2. A notificação do ato delegado ao Parlamento Europeu e ao Conselho expõe os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.***

***2. Tanto o Parlamento Europeu como o Conselho podem formular objeções a um ato delegado nos termos do procedimento a que se refere o artigo 11.º, n.º 5. Nesse caso, a Comissão revoga o ato sem demora, após a notificação da decisão de objeção pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.***

*Justificação*

*A utilização do procedimento de urgência não se encontra devidamente justificada, no artigo 10.º, nem nos considerandos, pelo que o artigo 13.º deve ser suprimido.*

## Alteração 47

### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 5.2.2.-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5.2.2.-A Aplicam-se os valores-limite estabelecidos no quadro do Anexo III com uma margem de tolerância razoável durante a medição.**

*Justificação*

*As atuais disposições de todas as regulamentações sobre emissões sonoras admitem uma tolerância no que diz respeito à produção.*

## Alteração 48

### Proposta de regulamento Anexo II – ponto 3.2.1. – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

3.2.1. O veículo ensaiado deve ser **selecionado de modo a que todos os veículos do mesmo modelo colocados no mercado cumpram os requisitos do presente regulamento.**

3.2.1. O veículo ensaiado deve ser **representativo dos veículos que serão colocados no mercado, conforme especificado pelo fabricante.**

*Justificação*

*As atuais disposições de todas as regulamentações sobre emissões sonoras admitem uma tolerância no que diz respeito à produção.*

## Alteração 49

### Proposta de regulamento Anexo II – ponto 3.2.2.

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
3.2.2. As emissões sonoras de rolamento dos pneus estão estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral dos veículos a motor. Os pneus utilizados	3.2.2. As emissões sonoras de rolamento dos pneus estão estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral dos veículos a motor. Os pneus utilizados

<p>para o ensaio devem ser representativos do veículo e devem ser selecionados pelo fabricante do veículo e registados no apêndice 3 do anexo I do presente regulamento. Devem corresponder a uma das dimensões de pneus indicadas para o veículo como equipamento de origem. O pneu é, ou será, comercializado ao mesmo tempo que o veículo. <sup>2/</sup> Os pneus devem ser insuflados à pressão recomendada pelo fabricante para a massa de ensaio do veículo. A profundidade do relevo do piso deve cumprir os requisitos mínimos legais.</p>	<p>para o ensaio devem ser representativos do veículo e devem ser selecionados pelo fabricante do veículo e registados no apêndice 3 do anexo I do presente regulamento. Devem corresponder a uma das dimensões de pneus indicadas para o veículo como equipamento de origem. O pneu é, ou será, comercializado ao mesmo tempo que o veículo. <sup>2/</sup> Os pneus devem ser insuflados à pressão recomendada pelo fabricante para a massa de ensaio do veículo. A profundidade do relevo do piso deve cumprir os requisitos legais.</p>
<p><sup>2/</sup> Dado que a contribuição dos pneus para a emissão sonora total é significativa, convém ter em conta as disposições legais relativas às emissões sonoras pneus/estrada. Os pneus de tração, os pneus de neve e os pneus destinados a utilizações especiais estão excluídos das medições com vista à homologação e de verificação da conformidade da produção, a pedido do fabricante, em conformidade com o <b>Regulamento UNECE n.º 117 (JO L 231 de 29.8.2008, p. 19)</b>.</p>	<p><sup>2/</sup> Dado que a contribuição dos pneus para a emissão sonora total é significativa, convém ter em conta as disposições legais relativas às emissões sonoras pneus/estrada. Os pneus de tração, os pneus de neve e os pneus destinados a utilizações especiais estão excluídos das medições com vista à homologação e de verificação da conformidade da produção, a pedido do fabricante, em conformidade com o <b>Regulamento ECE n.º 117</b>.</p>

### *Justificação*

*Tal como aprovado em 2011, na 53.ª sessão do GRB (um grupo de peritos sobre o ruído decorrente do Grupo de Trabalho 29 - encarregado de desenvolver normas harmonizadas para os veículos em todo o mundo) da UNECE em Genebra, do qual a Comissão faz parte.*

## **Alteração 50**

### **Proposta de regulamento Anexo II – ponto 4.1.2.1.4.1**

#### *Texto da Comissão*

4.1.2.1.4.1. Veículos equipados com transmissão de comando manual, transmissão automática, transmissões adaptáveis ou CVT ensaiados com relações de transmissão bloqueadas.

São possíveis as seguintes condições para a seleção das relações de transmissão:

#### *Alteração*

4.1.2.1.4.1. Veículos equipados com transmissão de comando manual, transmissão automática, transmissões adaptáveis ou CVT ensaiados com relações de transmissão bloqueadas.

São possíveis as seguintes condições para a seleção das relações de transmissão:

(a) Se uma relação de transmissão específica produzir uma aceleração num intervalo de tolerância de tolerância de  $\pm 5$  % da aceleração de referência  $a_{wot\ ref}$  não excedendo **3,0 m/s<sup>2</sup>**, o ensaio deve ser feito com essa relação.

(b) Se nenhuma das relações de transmissão produzir a aceleração exigida, então seleciona-se uma relação  $i$ , com uma aceleração mais elevada e uma relação  $i + 1$ , com uma aceleração inferior à aceleração de referência. Se o valor da aceleração na relação  $i$  não ultrapassar **3,0 m/s<sup>2</sup>**, utilizam-se ambas as relações para o ensaio. A ponderação em relação à aceleração de referência  $a_{wot\ ref}$  é calculada pela seguinte fórmula:

$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$$

(c) Se o valor de aceleração da relação de transmissão  $i$  for superior a **3,0 m/s<sup>2</sup>**, utiliza-se a primeira relação a que corresponda uma aceleração inferior a **3,0 m/s<sup>2</sup>**, a menos que a relação  $i + 1$  apresente uma aceleração inferior a  $a_{urban}$ . Neste caso, utilizam-se duas relações,  $i$  e  $i + 1$ , incluindo a relação  $i$  com aceleração superior a **3,0 m/s<sup>2</sup>**. Em outros casos, não se utiliza outra relação de transmissão. Para o cálculo do fator kP de potência parcial, utiliza-se a aceleração  $a_{wot\ test}$  alcançada durante o ensaio em vez de  $a_{wot\ ref}$ .

(a) Se uma relação de transmissão específica produzir uma aceleração num intervalo de tolerância de tolerância de  $\pm 5$  % da aceleração de referência  $a_{wot\ ref}$  não excedendo **2,0 m/s<sup>2</sup>**, o ensaio deve ser feito com essa relação.

(b) Se nenhuma das relações de transmissão produzir a aceleração exigida, então seleciona-se uma relação  $i$ , com uma aceleração mais elevada e uma relação  $i + 1$ , com uma aceleração inferior à aceleração de referência. Se o valor da aceleração na relação  $i$  não ultrapassar **2,0 m/s<sup>2</sup>**, utilizam-se ambas as relações para o ensaio. A ponderação em relação à aceleração de referência  $a_{wot\ ref}$  é calculada pela seguinte fórmula:

$$k = (a_{wot\ ref} - a_{wot\ (i+1)}) / (a_{wot\ (i)} - a_{wot\ (i+1)})$$

(c) Se o valor de aceleração da relação de transmissão  $i$  for superior a **2,0 m/s<sup>2</sup>**, utiliza-se a primeira relação a que corresponda uma aceleração inferior a **2,0 m/s<sup>2</sup>**, a menos que a relação  $i + 1$  apresente uma aceleração inferior a  $a_{urban}$ . Neste caso, utilizam-se duas relações,  $i$  e  $i + 1$ , incluindo a relação  $i$  com aceleração superior a **2,0 m/s<sup>2</sup>**. Em outros casos, não se utiliza outra relação de transmissão. Para o cálculo do fator kP de potência parcial, utiliza-se a aceleração  $a_{wot\ test}$  alcançada durante o ensaio em vez de  $a_{wot\ ref}$ .

### *Justificação*

*As estatísticas relativas à condução disponíveis e utilizadas na elaboração do novo Procedimento de Ensaio Globalmente Harmonizado para Veículos Comerciais Ligeiros (WLTP) revelam que não se justifica considerar uma taxa de aceleração superior a 2,0 m/s<sup>2</sup>. Além disso, o processo de vigilância obrigatório no âmbito deste novo regulamento, entre 2007 e 2009, baseou-se numa definição de teste de 2,0 m/s<sup>2</sup>.*

## **Alteração 51**

**Proposta de regulamento**  
**Anexo III**

*Texto da Comissão*

**Anexo III**  
**Valores-limite**

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II, não deve ultrapassar os seguintes limites:

Categoria do veículo	Descrição da categoria	Valores-limite expressos em dB(A) [decibéis (A)]					
		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos	
		Fase 1 válida a partir de [2 anos após a data de publicação]		Fase 2 válida a partir de [5 anos após a data de publicação]		Fase 3 válida a partir de [7 anos após a data de publicação]	
		Geral	Todo-o-terreno *	Geral	Todo-o-terreno *	Geral	Todo-o-terreno*
<i>M</i>	Veículos de transporte de passageiros						
<i>M1</i>	n.º de lugares sentados < 9;	70	71**	68	69**	68	69**
<i>M1</i>	n.º de lugares sentados < 9; Relação potência-massa > 150 kW/tonelada	71	71	69	69	69	69
<i>M2</i>	n.º de lugares sentados > 9; massa < 2 toneladas	72	72	70	70	70	70
<i>M2</i>	n.º de lugares sentados > 9; 2 toneladas < massa < 3,5 toneladas	73	74	71	72	71	72
<i>M2</i>	n.º de lugares sentados > 9; 3,5 toneladas < massa < 5 toneladas; potência nominal do motor < 150 kW	74	75	72	73	72	73
<i>M2</i>	n.º de lugares sentados > 9; 3,5 toneladas < massa < 5 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	76	78	74	76	74	76
<i>M3</i>	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; potência	75	76	73	74	73	74

	<b>nominal do motor &lt; 150 kW</b>						
<b>M3</b>	<b>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; potência nominal do motor &gt; 150 kW</b>	77	79	75	77	75	77
<b>N</b>	<b>Veículos de transporte de mercadorias:</b>						
<b>N1</b>	<b>massa &lt; 2 toneladas</b>	71	71	69	69	69	69
<b>N1</b>	<b>2 toneladas &lt; massa &lt; 3,5 toneladas</b>	72	73	70	71	70	71
<b>N2</b>	<b>3,5 toneladas &lt; massa &lt; 12 toneladas; potência nominal do motor &lt; 75 kW</b>	74	75	72	73	72	73
<b>N2</b>	<b>3,5 toneladas &lt; massa &lt; 12 toneladas; 75 &lt; potência nominal do motor &lt; 150 kW</b>	75	76	73	74	73	74
<b>N2</b>	<b>3,5 toneladas &lt; massa &lt; 12 toneladas; potência nominal do motor &gt; 150 kW</b>	77	79	75	77	75	77
<b>N3</b>	<b>massa &gt; 12 toneladas; 75 &lt; potência nominal do motor &lt; 150 kW</b>	77	78	75	76	75	76
<b>N3</b>	<b>massa &gt; 12 toneladas; potência nominal do motor &gt; 150 kW</b>	80	82	78	80	78	80
*	<b><i>Os valores-limite aumentados só são válidos se o veículo for conforme à definição de veículos todo-o-terreno estabelecida no anexo II, parte A, ponto 4, da Diretiva 2007/46/CE.</i></b>						
**	<b><i>No caso de veículos da categoria M1, os valores-limite aumentados para veículos todo-o-terreno só são válidos se a massa máxima autorizada &gt; 2 toneladas.</i></b>						

*Alteração*

**Anexo III**  
**Valores-limite**

O nível sonoro, medido em conformidade com o anexo II e arredondado para o número inteiro inferior mais próximo quando a parte fracionária for inferior a 0,5 e para o número inteiro superior mais próximo quando a parte fracionária for igual ou superior a 0,5, não deve ultrapassar os seguintes limites:

<b>Categori a do veículo</b>	<b>Descrição da categoria</b>	<b>Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos expressos em dB(A) [decibéis (A)]*</b>	<b>Valores-limite, tanto para a homologação de modelos de veículos novos, como para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos expressos em dB(A) [decibéis (A)]*</b>
		<b>Fase 1 válida a partir de [6 anos após a data de publicação]</b>	<b>Fase 2 válida a partir de [8 anos após a data de publicação]</b>
<b>M</b>	<b>Veículos de transporte de passageiros</b>		
<b>M1</b>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; ≤ 125 kW/tonelada</i>	<b>68</b>	<b>68</b>
	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 125kW/ton &lt; relação potência-massa ≤ 125 kW/tonelada</i>	<b>69</b>	<b>69</b>
	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; relação potência-massa ≤ 150 kW/tonelada</i>	<b>71</b>	<b>71</b>
<b>M2</b>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &lt; 2,5 toneladas</i>	<b>69</b>	<b>69</b>
	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 2 toneladas &lt; massa &lt; 3,5 toneladas</i>	<b>71</b>	<b>71</b>
	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 3,5 toneladas &lt; massa &lt; 5 toneladas;</i>	<b>72</b>	<b>72</b>
<b>M3</b>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; potência nominal do motor ≤ 180kW</i>	<b>73</b>	<b>73</b>
	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; 180 kW &lt; potência nominal do motor &gt; 250 kW</i>	<b>75</b>	<b>75</b>
	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; potência nominal do motor ≤ 250 kW</i>	<b>76</b>	<b>76</b>
<b>N</b>	<b>Veículos de transporte de mercadorias:</b>		
<b>N1</b>	<i>massa &lt; 2,5 toneladas</i>	<b>69</b>	<b>69</b>
	<i>2,5 toneladas &lt; massa &lt; 3,5 toneladas</i>	<b>70</b>	<b>70</b>
<b>N2</b>	<i>3,5 toneladas &lt; massa &lt; 12 toneladas; potência nominal do motor &lt; 150 kW</i>	<b>72</b>	<b>72</b>
	<i>3,5 toneladas &lt; massa &lt; 12 toneladas potência nominal do motor ≥ 150kW</i>	<b>75</b>	<b>75</b>



N3	<i>massa &gt; 12 toneladas; potência nominal do motor ≤ 180kW</i>	75	75
	<i>massa &gt; 12 toneladas; 180 &lt; potência nominal do motor ≤ 250 kW</i>	77	77
	<i>massa &gt; 12 toneladas; potência nominal do motor &gt; 250 kW</i>	79	79
* <i>Os valores-limite serão aumentados de 1 dB para os veículos que satisfaçam a definição relevante de veículos todo-o-terreno estabelecida no anexo II, Secção A, ponto 4, da Diretiva 2007/46/CE.</i>			

## Alteração 52

### Proposta de regulamento Anexo VI – ponto 3 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Há que escolher um veículo e submetê-lo aos ensaios previstos no ponto 2. Se os resultados satisfizerem as prescrições COP do anexo X da Diretiva 2007/46/CE, considera-se que o veículo cumpre as referidas prescrições.

#### *Alteração*

Há que escolher um veículo e submetê-lo aos ensaios previstos no ponto 2. Se os resultados satisfizerem as prescrições COP do anexo X da Diretiva 2007/46/CE, considera-se que o veículo cumpre as referidas prescrições. ***As prescrições COP a aplicar correspondem aos valores-limite indicados no anexo III, a que acresce uma margem de 1 dB(A).***

#### *Justificação*

*Prevê-se uma margem de +1 dB, consentânea com outros regulamentos, nomeadamente com o Regulamento (CE) n.º 661/2009 e conforme à corrente legislação, para verificações da conformidade da produção.*

## Alteração 53

### Proposta de regulamento Anexo VII – ponto 1 – nota de rodapé 1

#### *Texto da Comissão*

<sup>1/</sup> *ISO10844:1994.*

#### *Alteração*

<sup>1/</sup> *Nos primeiros cinco anos após a*

***entrada em vigor do presente regulamento, os fabricantes podem utilizar pistas de ensaio certificadas de acordo com a norma ISO 10844/1994 ou com a norma ISO 10844/2011. Volvido esse prazo, os fabricantes deverão utilizar pistas de ensaio conformes apenas à norma ISO 10844/2011.***

#### *Justificação*

*A norma ISO 10844/1994 foi atualizada em março de 2011 e substituída pela nova norma ISO 10844/2011. No entanto, o novo texto não foi ainda introduzido em todos os regulamentos UNECE relativos a instalações de ensaio de veículos e pneus. Por este motivo, é importante que haja um período de transição entre as duas normas para dar aos fabricantes a oportunidade de reconstruir pistas onde for necessário e para que a UNECE possa introduzir a referência à nova norma nos seus regulamentos.*

#### **Alteração 54**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Anexo VII – ponto 3.2.2 – parágrafo 2 – parte introdutória**

###### *Texto da Comissão*

Para além das prescrições previstas nos pontos 1 a 3.2.2, devem ser satisfeitos os seguintes requisitos:

###### *Alteração*

Para além das prescrições previstas nos pontos 1 a 3.2.2, devem ser satisfeitos os seguintes requisitos ***da norma ISO 10844/2011 ou deve remeter-se para a norma ISO 10844/1994 por um prazo de transição de 5 anos:***

#### *Justificação*

*Este requisito deve ser compatível com o n.º 1 do anexo VII do presente regulamento e com o trabalho desenvolvido pela UNECE. Os requisitos estabelecidos neste número, do ponto a) ao ponto g), são retirados da norma ISO 10844/2011. No entanto, esta norma não consta ainda de nenhum Regulamento UNECE. É por isso necessário fazer também referência à versão anterior da norma ISO 10844/1994 por um prazo de transição de cinco anos para permitir à UNECE a alteração dos seus regulamentos e para que possam ser efetuadas as devidas alterações às instalações destinadas a ensaios, exigidas na versão de 2011 da referida norma.*

#### **Alteração 55**

**Proposta de regulamento**  
**Anexo VII – ponto 4.3.**

*Texto da Comissão*

4.3. Para efeitos da presente norma, as medições da rugosidade superficial associada à textura devem ser efetuadas em pelo menos 10 posições uniformemente espaçadas ao longo da marca das rodas no troço de ensaio, devendo a média dos valores assim obtidos ser comparada com a rugosidade mínima especificada. No que se refere à descrição do procedimento, ver a norma **ISO 10844:1994**.

*Alteração*

4.3. Para efeitos da presente norma, as medições da rugosidade superficial associada à textura devem ser efetuadas em pelo menos 10 posições uniformemente espaçadas ao longo da marca das rodas no troço de ensaio, devendo a média dos valores assim obtidos ser comparada com a rugosidade mínima especificada. No que se refere à descrição do procedimento, ver a norma **ISO 10844: 2011**.

*Justificação*

*O Regulamento deve estar em conformidade com as normas ISO atuais.*

**Alteração 56**

**Proposta de regulamento**  
**Anexo VIII – ponto 2.3. – linha 4 "Aceleração do veículo "**

*Texto da Comissão*

Aceleração do veículo  $a_{wot}$  ASEP:  $a_{wot} \leq 5,0 \text{ m/s}^2$

*Alteração*

Aceleração do veículo  $a_{wot}$  ASEP:  $a_{wot} \leq 4,0 \text{ m/s}^2$

*Justificação*

*A taxa de aceleração necessária no teste ASEP como disposto na proposta da Comissão não é representativa das situações de condução urbana. Torna-se também extremamente difícil e complexo repetir o ensaio de forma consistente com acelerações mais altas. O conjunto de dados utilizados para o ASEP não deriva dos dados do Método B. Na verdade, o método B e o ASEP não estão relacionados, não necessitando portanto as alterações ao Método B de estarem refletidas no ensaio ASEP. Além disso, não foi efetuada uma avaliação integral de impacto que tivesse em conta a alteração de 4,0 para 5,0 m/s<sup>2</sup>.*

**Alteração 57**

**Proposta de regulamento**  
**Anexo VIII – ponto 2.4 – parágrafo 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Para que o ensaio ASEP seja representativo e repetível (para a entidade homologadora), os veículos devem ser testados mediante calibração da caixa de velocidades de produção.***

*Justificação*

*A calibração da caixa de velocidades de produção é necessária pelas seguintes razões. Uma vez que a caixa de velocidades tem de ser utilizada fora dos parâmetros "normais", a calibração é necessária para "segurar" velocidades selecionadas durante o ensaio ASEP. Em relação ao que acima se refere, não existe uma calibração específica para os veículos de produção. Por conseguinte, a conformidade da produção não é exequível. Aceleração não linear: ao manter engatada uma mudança numérica elevada e aplicar a potência máxima em baixa rotação (RPM – rotações por minuto), o motor pode "queimar-se". Este fenómeno é causado pelo "patinar" do conversor de binário a baixas rotações.*

## **Alteração 58**

### **Proposta de regulamento Anexo IX – Parte A – ponto 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

O sistema de aviso sonoro de veículo (AVAS) é um ***dispositivo de produção de sons, concebidos para informar*** os peões e os utentes vulneráveis da estrada.

O sistema de aviso sonoro de veículo (AVAS) é um ***sistema destinado a veículos de transporte rodoviário elétricos e elétricos híbridos que informa*** os peões e os utentes vulneráveis da estrada ***sobre o funcionamento do veículo.***

*Justificação*

*A definição do AVAS no Anexo IX deve corresponder à definição do AVAS no n.º 21 do artigo 3.º.*

## **Alteração 59**

### **Proposta de regulamento Anexo IX – parte A – ponto 4 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(a) O som produzido pelo AVAS deve ser

(a) O som produzido pelo AVAS deve ser

PE487.819v03-00

44/96

RR\923093PT.doc

um som contínuo que assinala um veículo em funcionamento aos peões e aos utentes vulneráveis das vias públicas.

um som contínuo que assinala um veículo em funcionamento aos peões e aos utentes vulneráveis das vias públicas. ***O som deve ser facilmente identificativo do comportamento do veículo e semelhante ao som de um veículo da mesma categoria equipado com um motor de combustão interna.***

***Não obstante, não são admissíveis os seguintes tipos de sons nem sons afins:***

***(i) Sons de sirenes, buzinas, carrilhões, sinos e veículos de emergência;***

***(ii) Sons de alarme, por exemplo, alarme de incêndio, roubo ou de fumo;***

***(iii) Som intermitente.***

***Devem ser evitados os seguintes tipos de sons e afins:***

***(iv) sons melodiosos, sons de animais e insetos***

***sons que confundam a identificação de um veículo e/ou do seu funcionamento (por exemplo, aceleração, desaceleração, etc.)***

#### *Justificação*

*É preferível que a enumeração dos diferentes tipos de som cuja utilização não é aceitável no AVAS seja substituída por uma descrição clara das características dos sons que são aceitáveis.*

## **Alteração 60**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo IX – parte A – ponto 4 – alíneas b) e c)**

*Texto da Comissão*

**Anexo IX**

(b)	O som produzido pelo AVAS deve assinalar claramente o comportamento do veículo através, por exemplo, da variação automática do nível sonoro ou das suas características sincronizada com a velocidade do veículo.
(c)	O nível sonoro produzido pelo AVAS não <b>deve</b> ultrapassar o nível sonoro aproximado de um veículo similar da mesma categoria equipado com um motor de combustão interna e funcionando nas mesmas condições. Questão ambiental: O desenvolvimento do AVAS deve tomar em consideração a incidência geral do ruído na população.

*Alteração*

**Anexo IX**

(b)	O som produzido pelo AVAS deve assinalar claramente o comportamento <b>e o sentido de marcha</b> do veículo através, por exemplo, da variação automática do nível sonoro ou das suas características sincronizada com a velocidade do veículo.
(c)	O nível sonoro produzido pelo AVAS não <b>pode</b> ultrapassar o nível sonoro aproximado de um veículo similar da mesma categoria equipado com um motor de combustão interna e funcionando nas mesmas condições. Questão ambiental: O desenvolvimento do AVAS deve tomar em consideração a incidência geral do ruído na população.

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A proposta de regulamento da Comissão relativo ao nível sonoro dos veículos a motor tem como principal objetivo a proteção da saúde pública e do ambiente através da implementação de medidas que reduzam o nível sonoro dos veículos a motor.

A proposta introduzirá um novo método de ensaio para medir o nível de ruído dos veículos a motor e novos valores-limite para as diferentes categorias de veículos, designadamente veículos ligeiros, médios e pesados.

O relator apoia a orientação geral da proposta da Comissão, que representa um importante avanço na luta contra os efeitos nocivos das emissões sonoras dos veículos a motor para a saúde pública e o ambiente. No entanto, o relator considera que a proposta da Comissão beneficiaria com a introdução de um conjunto de aditamentos e de adaptações técnicas, nomeadamente no que respeita à criação de incentivos para o fabrico e a aquisição de veículos com níveis sonoros mais reduzidos. O relator reconhece também que o ruído emitido pelos veículos a motor emana de diversas fontes, entre as quais o motor, os pneus, o pavimento e a aerodinâmica.

A proposta da Comissão não confere, atualmente, suficiente importância à prestação de informações ao consumidor sobre o nível sonoro dos veículos a motor. O relator apoia a introdução de um sistema de rotulagem das emissões sonoras dos veículos a fim de promover veículos com baixas emissões sonoras e de permitir aos consumidores uma escolha informada antes da compra.

As características do pavimento exercem uma influência decisiva sobre as emissões sonoras de rolamento dos veículos. O relator considera que a proposta da Comissão poderá ser melhorada mediante a introdução de um sistema de classificação das estradas que permita aos Estados-Membros e respetivas autoridades nacionais e locais controlar e avaliar melhor a qualidade da superfície das suas estradas com vista à redução do seu impacto nos níveis globais de ruído.

O relator pretende igualmente propor uma série de alterações às prescrições técnicas que regem os métodos de medição do nível de ruído dos veículos a motor e às disposições que regem os valores-limite, para refletir na proposta os progressos técnicos em matéria de procedimentos de teste e para, no seu todo, tornar as prescrições mais viáveis. Entre estas propostas, contam-se alterações às disposições que regem a profundidade do relevo do piso e a taxa de aceleração, tendo em vista as condições de seleção de relações de transmissão. O relator propõe ainda algumas alterações à classificação dos veículos no que diz respeito aos valores-limite de ruído e à introdução de uma nova fase 4, que teria lugar caso a revisão pela Comissão após a introdução da fase 3 assim o justificasse.

Por fim, o relator considera que a fixação de valores-limite (e de datas de aplicação desses valores) para as categorias de veículos, como indicado no anexo III à proposta da Comissão, constitui um elemento essencial do regulamento, que deve ser determinado pelos legisladores. Por conseguinte, o relator não apoia a proposta de delegação, na Comissão, do poder de alterar esses aspetos do regulamento através de atos delegadas e propõe que todas as

alterações futuras sejam objeto de codecisão, de acordo com o processo legislativo ordinário.



25.6.2012

**PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTEÇÃO DOS  
CONSUMIDORES**

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao nível  
sonoro dos veículos a motor  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Relatora de parecer: Anja Weisgerber

## JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Os transportes motorizados são uma das principais fontes de poluição sonora. Considera-se que a exposição prolongada a níveis elevados de ruído aumenta a incidência de doenças cardiovasculares, deficiências cognitivas, perturbações do sono e acúfenos. A relatora apoia firmemente o objetivo do regulamento proposto que consiste em reduzir o ruído ambiente, baixando os valores-limite de ruído e introduzindo um novo e sofisticado método de testes para medir as emissões de ruído. No entanto, os valores-limite de ruído têm que ser, em simultâneo, ambiciosos e tecnicamente exequíveis. Nesta perspetiva, deve recordar-se que o ruído é medido numa escala de logaritmos e que uma redução de 3 decibéis (dB) corresponde a uma redução de 50% no ruído.

As prescrições de homologação de veículos existem, *inter alia*, em relação às emissões de CO<sub>2</sub> e aos poluentes (normas Euro 5/6 e Euro VI). As medidas adotadas para cumprir estes requisitos de emissões contradizem, em parte, as medidas adotadas para reduzir o ruído dos veículos. Por exemplo, as medidas que visam reduzir as emissões sonoras podem aumentar o peso do veículo o que conduz a emissões de CO<sub>2</sub> mais elevadas. As diferentes prescrições de homologação da UE devem estabelecer, de forma cuidadosa, o equilíbrio entre os diversos objetivos e seguir a abordagem geral de continuar a tornar os veículos mais silenciosos, seguros e respeitadores do ambiente. Além disso, as medidas adotadas para reduzir o nível de ruído de um veículo não devem conduzir a uma diminuição da segurança rodoviária - por exemplo, uma superfície de estrada especial de baixo ruído pode reduzir de forma significativa o som dos pneus na estrada e aumentar as distâncias de travagem. Além dos valores-limite de ruído dos veículos, a relatora salienta que é importante ter em conta outras fontes de ruído ambiente, como a superfície da estrada, a gestão de tráfego ou o comportamento dos condutores.

Embora a relatora apoie firmemente a finalidade do regulamento proposto, sugere algumas alterações a fim de melhor alcançar os objetivos. Para aumentar os benefícios para a saúde e reforçar a segurança jurídica, devem ser estabelecidos valores-limite de ruído, a longo prazo. São também necessários ajustamentos relativamente às categorias de veículos. A atual legislação sobre emissões sonoras de veículos atribui diferentes valores-limite para as diferentes categorias e subcategorias de veículos. Estas subcategorias foram criadas em 1970 e não são alteradas desde 1985. Assim, a relatora propõe atualizar as subcategorias e adaptar o sistema de classificação de veículos segundo as mais recentes normas técnicas. Estas adaptações devem possibilitar a definição de ambiciosos valores-limite de ruído e a otimização da redução geral de ruído. Uma maior diferenciação das categorias de veículos permite estabelecer valores-limite de ruído mais ambiciosos para os veículos com menor potência de motor e valores-limite de ruído mais realistas para veículos com maior potência de motor. Os novos valores-limite de ruído de longo prazo, exigem uma conceção inteiramente nova para cada veículo.

A relatora considera também que o regulamento reflete as diferenças no desenvolvimento e na produção de veículos de transporte de passageiros e de veículos de carga. Estas diferenças devem corresponder a prazos diferentes das respetivas fases a que se aplicam os valores-limite de ruído. Assim, a relatora propõe fases diferentes para os veículos de passageiros e para os veículos comerciais.

A transparência é um elemento crucial de uma política dos consumidores responsável e tem

sido apoiada pela Comissão IMCO desde há muito tempo. Ao assegurar aos consumidores a disponibilidade de informações claras e transparentes sobre as emissões sonoras de cada veículo, permite-se que baseiem a sua decisão de compra no nível de emissões sonoras. Para as autoridades públicas, as mesmas informações permitirão criar incentivos adequados para encorajar a utilização de veículos mais silenciosos, por exemplo, através da criação de normas em matéria de contratos de frotas de autocarros e permitindo que apenas os veículos mais silenciosos tenham acesso preferencial a determinadas zonas residenciais sensíveis ou em determinados períodos do dia. Já existem rótulos para as emissões de CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível e o ruído dos pneus; deve ser criado um rótulo semelhante para os níveis de ruído dos veículos.

No que respeita a veículos híbridos e elétricos, a diretiva deve estabelecer normas técnicas, introduzindo requisitos relativamente ao nível mínimo de ruído para veículos elétricos. A UNECE criou um grupo de trabalho sobre os níveis sonoros mínimos para veículos silenciosos, que aborda a questão da harmonização dos requisitos dos sistemas sonoros de aproximação de veículo (AVAS).

## ALTERAÇÕES

A Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-A) As prescrições de homologação da UE existem, inter alia, para as emissões de CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros<sup>1</sup> e Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 CO<sub>2</sub> dos veículos*

*ligeiros<sup>2</sup>) e sobre emissões poluentes (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<sup>3</sup> e Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Junho de 2009, 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<sup>4</sup>). Os requisitos técnicos no que respeita ao CO2 e aos valores-limite de emissão de poluentes não podem ser contraditórios com os requisitos sobre a redução de emissões sonoras. Por conseguinte, os requisitos de homologação da UE devem procurar o equilíbrio entre os diferentes objetivos.*

---

<sup>1</sup> JO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

### *Justificação*

*As medidas técnicas para reduzir as emissões de CO2 incluem medidas para diminuir o peso dos veículos, ao passo que as medidas técnicas para reduzir o ruído, como o isolamento do som, normalmente aumentam o peso dos veículos e as emissões de CO2. Além disso, o isolamento do som reduz o ruído e, em simultâneo, aumenta o risco de incêndio no motor.*

## **Alteração 2**

### **Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(1-A) Dos cerca de 500 milhões de**

*cidadãos e cidadãs da União Europeia, cerca de 300 milhões estão registados como condutores de veículos. Na UE são registados 22% e produzidos 25% de todos os veículos do mundo. A indústria automóvel europeia produz 17 milhões de veículos novos por ano, sendo a tendência atual para crescer.*

### **Alteração 3**

#### **Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(8-A) As medidas técnicas com vista à redução do ruído nos veículos estão em contradição com diversos requisitos - por exemplo, em caso de capacidade de exploração económica inalterada, reduzir não só os ruídos mas também as emissões de partículas nocivas e aumentar a segurança rodoviária. Para satisfazer da mesma forma todos os requisitos e manter o equilíbrio entre eles, a indústria automóvel roça frequentemente os limites do que é fisicamente possível na atualidade. O desenvolvimento da indústria automóvel sempre conseguiu empurrar estes limites através da utilização de métodos e materiais mais novos e inovadores. A possibilidade de produzir inovação exige do legislador um enquadramento claro e definido no tempo. O presente regulamento proporciona este enquadramento e reclama, sem demoras, um impulso inovador condicionado pela sociedade, permitindo simultaneamente à indústria a capacidade de atuação económica de que ela necessita.*

### **Alteração 4**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(8-B) A poluição sonora é sobretudo um problema local que, contudo, carece de uma solução a nível da UE. Isto porque o primeiro passo de qualquer política sustentável em matéria de emissões de ruídos tem de ser a criação de medidas para enfrentar as fontes de ruído. A fonte de ruído constituída pelos veículos que é objeto do presente regulamento é, por definição, totalmente móvel, pelo que medidas puramente nacionais não lhe poderiam dar uma resposta adequada.***

**Alteração 5**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-A) A informação sobre emissões sonoras aos consumidores, gestores de frotas e autoridades públicas pode influenciar as decisões de aquisição e acelerar a transição para uma frota de veículos mais silenciosos. Para fornecer as informações necessárias aos clientes, o fabricante deve disponibilizar informações sobre os níveis de ruído dos veículos, em conformidade com métodos de teste harmonizados, nos locais de venda e no material promocional técnico. Um rótulo, semelhante aos rótulos utilizados para as informações sobre emissões de CO<sub>2</sub>, consumo de combustível e ruído dos pneus, deve informar os consumidores sobre as emissões sonoras de cada veículo.***

*Justificação*

*Até ao momento, não era possível conhecer o nível de ruído de um veículo. O Regulamento*

*(CE) n.º 1222/2009 relativo à rotulagem dos pneus exige o fornecimento de informações sobre os níveis de ruído dos pneus no ponto de venda e no material promocional. Os fabricantes devem ser obrigados a exibir o nível de ruído de cada veículo, a fim de promover os veículos com baixas emissões sonoras e de permitir aos consumidores uma escolha informada. As autoridades públicas municipais e nacionais têm um papel crucial a desempenhar na aquisição de frotas de veículos - em particular, veículos de transporte públicos e municipais - e são responsáveis pela aplicação da Diretiva 2002/49/CE, que tem por objetivo reduzir o ruído ambiental nas zonas urbanas e nas grandes infraestruturas de transportes.*

## **Alteração 6**

### **Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-A) No caso dos veículos ligeiros, numa viagem feita a uma velocidade média inferior a 45 km/h predominam ainda os ruídos do motor e do sistema de escape mas numa viagem feita a uma velocidade superior, pelo contrário, predominam os ruídos de rolamento e do vento. Estes últimos ruídos são produzidos independentemente do tipo e do rendimento do motor. A evolução dos veículos desde a década de 1970 tornou os motores nitidamente mais silenciosos mas em média o seu rendimento e peso aumentaram. A estes últimos e ao aumento da segurança rodoviária se deve o aumento do peso do veículo total, o que implica o necessário alargamento das superfícies de contacto dos pneus do veículo para aumentar a estabilidade na condução. Cada alargamento destas superfícies provoca o aumento dos ruídos de rolamento do veículo.*

## **Alteração 7**

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

*(12-A) O potencial de redução do ruído das fontes do ruído objeto do presente regulamento é comparativamente menor do que o da superfície da estrada com a qual os pneus do veículo entram em contacto. Esta última redução do ruído seria muito mais fácil de concretizar em termos técnicos. Com os tipos de asfalto já disponíveis - como o asfalto poroso, os asfaltos com características redutoras do ruído ou os otimizados para o ruído, integrados numa abordagem global que combina diversas medidas de construção simples - já é possível conseguir uma redução de cerca de 10 dB a nível local. Esta abordagem eficaz das fontes de ruído puramente locais não é abrangida pelo presente regulamento, dado que, por um lado, a sua aplicação iria onerar fortemente os orçamentos públicos, especialmente os das autarquias locais. Numa época de crise fiscal isto seria difícil de justificar e, por outro lado, iria afetar o domínio da política estrutural e regional.*

## **Alteração 8**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 21-A (novo)**

*(21-A) "Ponto de venda" designa o local onde os veículos são colocados à venda para os consumidores.*

### *Justificação*

*Para assegurar que os consumidores tenham acesso às informações pertinentes quando avaliarem a aquisição de um veículo, as informações sobre ruído devem estar amplamente disponíveis. (Propostas em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento 1222/2009, relativo à rotulagem dos pneus, que abrange as emissões sonoras).*



## Alteração 9

### Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 21-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(21-B) "Material técnico promocional" designa manuais técnicos, brochuras e catálogos (quer se apresentem em formato impresso, eletrónico ou online), bem como sítios web cujo objetivo seja a venda de veículos a clientes.***

#### *Justificação*

*Para assegurar que os consumidores tenham acesso às informações pertinentes quando avaliarem a aquisição de um veículo, as informações sobre ruído devem estar amplamente disponíveis. (Propostas em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento 1222/2009, relativo à rotulagem dos pneus, que abrange as emissões sonoras).*

## Alteração 10

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II não deve ultrapassar os valores-limite estabelecidos no anexo III.

***As condições de ensaio estabelecidas no Anexo II têm em conta as condições normais de condução em estrada e os requisitos de ensaio de outros componentes do veículo já abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 661/2009. O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II não deve ultrapassar os valores-limite estabelecidos no anexo III.***

#### *Justificação*

*Em conformidade com os princípios sobre "legislar melhor", é importante assegurar que as condições de ensaio do presente regulamento não produzem um impacto indevido sobre os fabricantes de componentes que já avançaram de forma significativa no sentido da redução das emissões sonoras, nomeadamente a indústria dos pneus. Neste contexto, a precisão das condições de ensaio deve ser salientada e devem ser referidas "as condições normais de condução em estrada" como condição para validar os limites estabelecidos no Anexo III.*

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8 – n.º 1 – parágrafos 1-A e 1-B (novos)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Considera-se que os veículos satisfazem automaticamente as prescrições do anexo X se o fabricante do veículo apresentar à entidade homologadora documentação técnica que comprove que a diferença entre a velocidade máxima e mínima do motor do veículo na linha BB'17  $\leq 0,15 \times S$ , para qualquer condição de ensaio no âmbito da gama de controlo ASEP definida no ponto 3.3 do anexo VIII, no que respeita às condições estabelecidas no anexo II.*

*Os veículos da categoria N1 estão isentos das ASEP, se uma das condições seguintes for cumprida:*

*a) Cilindrada  $\leq 660 \text{ cm}^3$  e relação potência/massa (PMR) calculada utilizando a massa máxima autorizada do veículo  $\leq 35$ ;*

*b) Carga útil  $\geq 850 \text{ kg}$  e relação potência/massa (PMR) calculada utilizando a massa máxima autorizada do veículo  $\leq 40$ ;*

#### *Justificação*

*Esta alteração prevê requisitos proporcionais para as PME que façam melhoramentos. Além disso, a norma ASEP da UNECE foi adaptada ao comportamento de veículos M1 normais e o grupo de peritos competente recomendou a exclusão de outras categorias. As ASEP (disposições adicionais em matéria de emissões sonoras) têm por objetivo evitar emissões sonoras imprevistas não relacionadas com os resultados dos ensaios de homologação. Uma vez que esta prática nunca foi seguida no caso das furgonetas de distribuição N1, esta alteração assegura que estes veículos são excluídos dos ensaios específicos ASEP.*

## **Alteração 12**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8-A (novo)**

**Artigo 8.º-A (novo)**

**Informação**

*Os fabricantes e os distribuidores de veículos garantem que o nível de ruído em decibéis (dB(A)), em conformidade com os métodos de teste harmonizados para a homologação de cada veículo, seja exibido, com destaque, no ponto de venda e no material técnico promocional.*

*A Comissão apresenta, ao Parlamento e ao Conselho, uma proposta sobre as informações aos consumidores o mais tardar um ano após a entrada em vigor do presente regulamento.*

*As informações aos consumidores podem ser integradas na Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros<sup>1</sup>. Para as emissões sonoras, utiliza-se o mesmo método de apresentação que é utilizado para as emissões de CO<sub>2</sub>.*

---

<sup>1</sup> JO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

*Justificação*

*Até ao momento, não era possível os consumidores conhecerem o nível de ruído de um veículo. Os fabricantes e os distribuidores devem ser obrigados a exibir o nível de ruído de cada veículo, a fim de promover os veículos com baixas emissões sonoras e de permitir aos consumidores uma escolha informada.*

**Alteração 13**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 9 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

Caso os fabricantes decidam instalar sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), devem ser cumpridas as prescrições do anexo X.

*Alteração*

Caso os fabricantes decidam instalar sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), ***os fabricantes asseguram que o som gerado pelo sistema seja um som contínuo que assinale um veículo em funcionamento aos peões e aos utentes vulneráveis das vias públicas. O som deve ser facilmente identificativo do comportamento do veículo e não deve ultrapassar o nível sonoro aproximado de um veículo similar da mesma categoria equipado com um motor de combustão interna e funcionando nas mesmas condições e*** devem ser cumpridas as prescrições do anexo X.

*Justificação*

*Os principais requisitos do AVAS devem surgir no artigo pertinente em vez de apenas no anexo. No caso de o grupo de trabalho UNECE adotar regulamentação de normas harmonizadas a nível mundial para o AVAS, os requisitos da UE devem ser alterados em conformidade.*

**Alteração 14**

**Proposta de regulamento  
Artigo 9 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***No caso de o grupo de trabalho da UNECE sobre níveis mínimos de som para veículos silenciosos adotar um regulamento UNECE, a Comissão avalia a possibilidade de substituir os requisitos técnicos estabelecidos no Anexo X por uma referência direta aos requisitos correspondentes do regulamento UNECE e, se for caso disso, apresenta uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho para alterar o Anexo X.***

### *Justificação*

*Os principais requisitos do AVAS devem surgir no artigo pertinente em vez de apenas no anexo. No caso de o grupo de trabalho UNECE adotar regulamentação de normas harmonizadas a nível mundial para o AVAS, os requisitos da UE devem ser alterados em conformidade.*

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – n.º 1**

##### *Texto da Comissão*

1. São conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados com vista à modificação dos anexos I a **XI**.

##### *Alteração*

1. São conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados com vista à modificação dos anexos I a **II e IV a X**.

### *Justificação*

*Nos termos do artigo 290.º do TFUE, apenas podem ser delegados na Comissão os elementos não essenciais do ato legislativo, ao passo que os elementos essenciais de um domínio serão reservados ao ato legislativo. As disposições no Anexo III, ou seja, os valores-limite de ruído e os períodos (fases), são elementos essenciais da proposta e, por conseguinte, estão reservadas aos legisladores.*

## **Alteração 16**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 10 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Quando os valores-limite relativos ao método de ensaio forem estabelecidos no Regulamento UNECE n.º 51, a Comissão **examinará a** substituição das prescrições técnicas previstas no anexo III por uma referência direta às prescrições correspondentes dos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59.

##### *Alteração*

2. Quando os valores-limite relativos ao método de ensaio forem estabelecidos no Regulamento UNECE n.º 51, a Comissão **avaliará a possibilidade de** substituição das prescrições técnicas previstas no anexo III por uma referência direta às prescrições correspondentes dos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59 **e, se for caso disso, apresentará uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho que altere o Anexo III.**

## Justificação

*Nos termos do artigo 290.º do TFUE, apenas podem ser delegados na Comissão os elementos não essenciais do ato legislativo, ao passo que os elementos essenciais de um domínio serão reservados ao ato legislativo. As disposições no Anexo III, ou seja, os valores-limite de ruído e os períodos (fases), são elementos essenciais da proposta e, por conseguinte, estão reservadas aos colegisladores.*

### Alteração 17

#### Proposta de regulamento

##### Anexo II – ponto 4.1.2.1.4.1 – alínea a)

###### *Texto da Comissão*

a) Se uma relação de transmissão específica produzir uma aceleração num intervalo de tolerância de tolerância de  $\pm 5\%$  da aceleração de referência  $a_{\text{wot ref}}$  não excedendo **3,0 m/s<sup>2</sup>**, o ensaio deve ser feito com essa relação.

###### *Alteração*

a) Se uma relação de transmissão específica produzir uma aceleração num intervalo de tolerância de tolerância de  $\pm 5\%$  da aceleração de referência  $a_{\text{wot ref}}$  não excedendo **2,0 m/s<sup>2</sup>**, o ensaio deve ser feito com essa relação.

## Justificação

*Para simular a situação em tráfego urbano real, a aceleração máxima deve ser ao nível de 2.0 m/s<sup>2</sup>.*

### Alteração 18

#### Proposta de regulamento

##### Anexo II – ponto 4.1.2.1.4.1 – alínea b)

###### *Texto da Comissão*

b) Se nenhuma das relações de transmissão produzir a aceleração exigida, então seleciona-se uma relação  $i$ , com uma aceleração mais elevada e uma relação  $i + 1$ , com uma aceleração inferior à aceleração de referência. Se o valor da aceleração na relação  $i$  não ultrapassar **3,0 m/s<sup>2</sup>**, utilizam-se ambas as relações para o ensaio. A ponderação em relação à aceleração de referência  $a_{\text{wot ref}}$  é calculada pela seguinte fórmula:  $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

###### *Alteração*

b) Se nenhuma das relações de transmissão produzir a aceleração exigida, então seleciona-se uma relação  $i$ , com uma aceleração mais elevada e uma relação  $i + 1$ , com uma aceleração inferior à aceleração de referência. Se o valor da aceleração na relação  $i$  não ultrapassar **2,0 m/s<sup>2</sup>**, utilizam-se ambas as relações para o ensaio. A ponderação em relação à aceleração de referência  $a_{\text{wot ref}}$  é calculada pela seguinte fórmula:  $k = (a_{\text{wot ref}} - a_{\text{wot (i+1)}}) / (a_{\text{wot (i)}} - a_{\text{wot (i+1)}})$

### Justificação

Para simular a situação em tráfego urbano real, a aceleração máxima deve ser ao nível de 2.0 m/s<sup>2</sup>.

### Alteração 19

#### Proposta de regulamento

#### Anexo II– ponto 4.1.2.1.4.1 – alínea c)

##### Texto da Comissão

c) Se o valor de aceleração da relação de transmissão  $i$  for superior a **3,0 m/s<sup>2</sup>**, utiliza-se a primeira relação  $a$  que corresponda uma aceleração inferior a **3,0 m/s<sup>2</sup>**, a menos que a relação  $i + 1$  apresente uma aceleração inferior a  $a_{\text{urban}}$ . Neste caso, utilizam-se duas relações,  $i$  e  $i + 1$ , incluindo a relação  $i$  com aceleração superior a **3,0 m/s<sup>2</sup>**. Em outros casos, não se utiliza outra relação de transmissão. Para o cálculo do fator  $k_p$  de potência parcial, utiliza-se a aceleração  $a_{\text{wot test}}$  alcançada durante o ensaio em vez de  $a_{\text{wot ref}}$ .

##### Alteração

c) Se o valor de aceleração da relação de transmissão  $i$  for superior a **2,0 m/s<sup>2</sup>**, utiliza-se a primeira relação  $a$  que corresponda uma aceleração inferior a **2,0 m/s<sup>2</sup>**, a menos que a relação  $i + 1$  apresente uma aceleração inferior a  $a_{\text{urban}}$ . Neste caso, utilizam-se duas relações,  $i$  e  $i + 1$ , incluindo a relação  $i$  com aceleração superior a **2,0 m/s<sup>2</sup>**. Em outros casos, não se utiliza outra relação de transmissão. Para o cálculo do fator  $k_p$  de potência parcial, utiliza-se a aceleração  $a_{\text{wot test}}$  alcançada durante o ensaio em vez de  $a_{\text{wot ref}}$ .

### Justificação

Para simular a situação em tráfego urbano real, a aceleração máxima deve ser ao nível de 2.0 m/s<sup>2</sup>.

### Alteração 20

#### Proposta de regulamento

#### Anexo III

##### Texto da Comissão

##### Anexo III

##### Valores-limite

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II, não deve ultrapassar os seguintes limites.

Categoria do veículo	Descrição da categoria	Valores-limite expressos em dB(A) [decibéis (A)]
----------------------	------------------------	--

		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos	
		Fase 1 válida a partir de [2 anos após a data de publicação]		Fase 2 válida a partir de [5 anos após a data de publicação]		Fase 3 válida a partir de [7 anos após a data de publicação]	
		Geral	Todo- o- terren o*	Geral	Todo- o- terren o*	Geral	Todo- o- terren o*
<i>M</i>	<b>Veículos de transporte de passageiros</b>						
<i>M<sub>1</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados ≤ 9;</i>	<b>70</b>	<b>71**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>	<b>68</b>	<b>69**</b>
<i>M<sub>1</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados ≤ 9; Relação potência-massa &gt; 150 kW/tonelada</i>	<b>71</b>	<b>71</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa ≤ 2 toneladas</i>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 2 toneladas &lt; massa ≤ 3,5 toneladas</i>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>72</b>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 3,5 toneladas &lt; massa ≤ 5 toneladas; potência nominal do motor &lt; 150 kW</i>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>72</b>	<b>73</b>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 3,5 toneladas &lt; massa ≤ 5 toneladas; potência nominal do motor &gt; 150 kW</i>	<b>76</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>76</b>
<i>M<sub>3</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; potência nominal do</i>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>73</b>	<b>74</b>



	motor < <b>150 kW</b>						
M <sub>3</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; potência nominal do motor ≥ <b>150 kW</b>	77	79	75	77	75	77
N	<b>Veículos de transporte de mercadorias:</b>						
N <sub>1</sub>	massa ≤ 2 toneladas	71	71	69	69	69	69
N <sub>1</sub>	2 toneladas < massa ≤ 3,5 toneladas	72	73	70	71	70	71
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa ≤ 12 toneladas; potência nominal do motor < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa ≤ 12 toneladas; 75 ≤ potência nominal do motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa ≤ 12 toneladas; potência nominal do motor ≥ <b>150 kW</b>	77	79	75	77	75	77
N <sub>3</sub>	massa > 12 toneladas; 75 ≤ potência nominal do motor < <b>150 kW</b>	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	massa > 12 toneladas; potência nominal do motor ≥ 150 kW	80	82	78	80	78	80

\* Os valores-limite aumentados só são válidos se o veículo for conforme à definição de veículos todo-o-terreno estabelecida no anexo II, parte A, ponto 4, da Diretiva 2007/46/CE.

\*\* No caso de veículos da categoria M1, os valores-limite aumentados para veículos todo-o-terreno só são válidos se a massa máxima autorizada > 2 toneladas.

*Alteração*

Anexo III  
Valores-limite

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II, não deve ultrapassar os seguintes limites.

Categoria do veículo	Descrição da categoria	Valores-limite expressos em dB(A) [decibéis (A)]						
		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos****		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos****		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos****		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos** ****
		Fase 1 válida a partir de [2 anos após a data de publicação]***** **		Fase 2 válida a partir de [6 anos após a data de publicação]***** **		Fase 3 válida a partir de [10 anos após a data de publicação]		Fase 4 válida a partir de [14 anos após a data de publicação]** ****
		Geral	Todo- o- terreno *	Geral	Todo- o- terreno *	Geral	Todo- o- terreno *	Geral
	<b>Veículos de transporte de passageiros e de mercadorias</b> *****							
$M_1$	n.º de lugares sentados $\leq 9$ ; relação potência-massa $\leq 120$ kW/tonelada	72	73 **	71	72**	71	72**	67
$M_1$	n.º de lugares sentados $\leq 9$ ;	73	74	72	73	71	72	68

	<i>120 kW/tonelada &lt; relação potência-massa ≤ 160 kW/tonelada</i>							
<i>M<sub>1</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados ≤ 9; Relação potência-massa &gt; 160 kW/tonelada</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>70</i>
<i>M<sub>1</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados ≤ 4 incluindo o condutor; Relação potência-massa &gt; 200 kW/tonelada; Ponto R relativo ao lugar do condutor &lt; 450 mm do solo</i>	<i>77</i>	<i>N/D</i>	<i>76</i>	<i>N/D</i>	<i>76</i>	<i>N/D</i>	<i>76</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa ≤ 2,5 toneladas; potência nominal do motor &lt; 75kW</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>69</i>	<i>70</i>	<i>68</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa ≤ 2,5 toneladas; potência nominal do motor ≥ 75 kW</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>70</i>	<i>71</i>	<i>69</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; 2,5 toneladas &lt; massa ≤ 3,5 toneladas</i>	<i>74</i>	<i>75</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>	<i>72</i>	<i>70</i>
<i>M<sub>2</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 3,5 toneladas;</i>	<i>76</i>	<i>77</i>	<i>73</i>	<i>74</i>	<i>72</i>	<i>73</i>	<i>71</i>

$N_1$	$massa \leq 2,5$ <i>toneladas</i>	72	73	71	72	71	72	69
$N_1$	$2,5 \text{ toneladas} <$ $massa \leq 3,5$ <i>toneladas</i>	73	74	73	74	72	73	69
		<i>Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos</i>		<i>Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos</i>		<i>Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos****</i>		<i>Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos**</i> ***
		<i>Fase 1 válida a partir de [3 anos após a data de publicação]</i>		<i>Fase 2 válida a partir de [8 anos após a data de publicação]</i>		<i>Fase 3 válida a partir de [12 anos após a data de publicação]</i>		<i>Fase 4 válida a partir de [16 anos após a data de publicação]**</i> ****
		<i>Geral</i>	<i>Todo- o- terreno</i> *	<i>Geral</i>	<i>Todo- o- terreno</i> *	<i>Geral</i>	<i>Todo- o- terreno</i> *	<i>Geral</i>
$M_3$	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; potência nominal do motor $\leq 100$ <i>kW</i>	74	75	73	74	72	73	71
$M_3$	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; $100 \text{ kW} <$ potência nominal do motor $\leq 180$ <i>kW</i>	76	77	74	75	73	74	72
$M_3$	<i>n.º de lugares</i>	78	79	78	79	76	77	75

	<i>sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; 180 &lt; potência nominal do motor ≤ 250 kW</i>							
<i>M<sub>3</sub></i>	<i>n.º de lugares sentados &gt; 9; massa &gt; 5 toneladas; potência nominal do motor &gt; 250 kW</i>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>77</b>
<i>N<sub>2</sub></i>	<i>3,5 toneladas &lt; massa ≤ 12 toneladas; potência nominal do motor &lt; 75 kW</i>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>71</b>
<i>N<sub>2</sub></i>	<i>3,5 toneladas &lt; massa ≤ 12 toneladas; 75 &lt; potência nominal do motor &lt; 150 kW</i>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>72</b>
<i>N<sub>2</sub></i>	<i>3,5 toneladas &lt; massa ≤ 12 toneladas; 150 kW ≤ potência nominal do motor</i>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>74</b>
<i>N<sub>3</sub></i>	<i>massa &gt; 12 toneladas; potência nominal do motor &lt; 100 kW</i>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>72</b>
<i>N<sub>3</sub></i>	<i>massa &gt; 12 toneladas; 100 ≤ potência nominal do motor &lt; 150 kW</i>	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>75</b>

$N_3$	<i>massa &gt; 12 toneladas; 150 ≤ potência nominal do motor &lt; 250 kW</i>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>77</b>
$N_3$	<i>massa &gt; 12 toneladas; potência nominal do motor ≥ 250 kW</i>	<b>82</b>	<b>83</b>	<b>81</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>79</b>

- \* Os valores-limite aumentados só são válidos se o veículo for conforme à definição de veículos todo-o-terreno estabelecida no anexo II, parte A, ponto 4, da Diretiva 2007/46/CE.
- \*\* No caso de veículos da categoria M1, os valores-limite aumentados para veículos todo-o-terreno só são válidos se a massa máxima autorizada > 2 toneladas.
- \*\*\* *Para os veículos todo-o-terreno os valores-limite são aumentados em + 1 dB(A)*
- \*\*\*\* *Período de transição para a primeira matrícula de veículos novos: 2 anos após a entrada em vigor, exceto para os veículos M1/N1 ≤ 50kW/t e M2 ≤ 75kW, aos quais só se aplica o período transitório a partir da fase 2.*
- \*\*\*\*\* *Período de transição para a primeira matrícula de veículos novos: 3 anos após a entrada em vigor.*
- \*\*\*\*\* *Uma vez iniciada a fase 3, a Comissão elabora um estudo pormenorizado para validar a fase 4 no que respeita à viabilidade técnica dos limites de ruído propostos. Em caso de uma avaliação positiva, a fase 4 aplica-se quatro anos após a publicação do estudo da Comissão.*
- \*\*\*\*\* *Veículos M1 para fins especiais:*  
*Veículos acessíveis em cadeiras de rodas (como definidos no n.º 5.5 do Anexo II da Diretiva 2007/46/CE) e veículos blindados (como definidos no n.º 5.2 da Parte A do Anexo II da Diretiva 2007/46/CE) - são permitidas alterações às tubagens do dispositivo de escape sem ensaios adicionais desde que sejam mantidos todos os dispositivos originais de controlo das emissões, incluindo os filtros de partículas (se existirem). Caso seja necessário um novo ensaio, é permitido acrescentar 2dB(A) ao limite aplicável.*
- \*\*\*\*\* *Para os veículos produzidos em pequenas séries, em conformidade com a secção 1 da Parte A do Anexo XII da Diretiva 2007/46/CE, a data aplicável às fases 1 e 2 é adiada por dois anos.*

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Anexo VI – ponto 3 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Há que escolher um veículo e submetê-lo

Há que escolher um veículo e submetê-lo

aos ensaios previstos no ponto 2. Se os resultados satisfizerem as prescrições COP do anexo X da Diretiva 2007/46/CE, considera-se que o veículo cumpre as referidas prescrições.

aos ensaios previstos no ponto 2. Se os resultados satisfizerem as prescrições COP do anexo X da Diretiva 2007/46/CE, considera-se que o veículo cumpre as referidas prescrições. ***No que respeita às prescrições COP, consideram-se cumpridos os valores-limite do Anexo III desde que estes respeitem uma margem adicional de 1 dB(A).***

#### *Justificação*

*Na atual legislação relativa à verificação da conformidade da produção prevê-se uma margem de 1 dB(A).*

### **Alteração 22**

#### **Proposta de regulamento Anexo IX – Parte A – ponto 1**

##### *Texto da Comissão*

O sistema de aviso sonoro de veículo (AVAS) é um ***dispositivo de produção de sons, concebidos para informar*** os peões e os utentes vulneráveis da estrada.

##### *Alteração*

O sistema de aviso sonoro de veículo (AVAS) é um ***sistema destinado a veículos de transporte rodoviário elétricos e elétricos híbridos que informa*** os peões e os utentes vulneráveis da estrada ***sobre o funcionamento do veículo.***

#### *Justificação*

*A definição do AVAS no Anexo IX deve corresponder à definição do AVAS no n.º 21 do artigo 3.º.*

### **Alteração 23**

#### **Proposta de regulamento Anexo IX – parte A – ponto 4 – alínea a)**

##### *Texto da Comissão*

a) O som produzido pelo AVAS deve ser um som contínuo que assinala um veículo em funcionamento aos peões e aos utentes vulneráveis das vias públicas.

##### *Alteração*

a) O som produzido pelo AVAS deve ser um som contínuo que assinala um veículo em funcionamento aos peões e aos utentes vulneráveis das vias públicas. ***O som deve***

*ser facilmente identificativo do comportamento do veículo e semelhante ao som de um veículo da mesma categoria equipado com um motor de combustão interna.*

*Não obstante, não são admissíveis os seguintes tipos de sons nem sons afins:*

- i) Sons de sirenes, buzinas, carrilhões, sinos e veículos de emergência;*
- ii) Sons de alarme, por exemplo, alarme de incêndio, roubo ou de fumo;*
- iii) Som intermitente.*

*Devem ser evitados os seguintes tipos de sons e afins:*

- iv) sons melódiosos, sons de animais e insectos*
- v) sons que confundam a identificação de um veículo e/ou do seu funcionamento (por exemplo, aceleração, desaceleração, etc.)*

#### *Justificação*

*É preferível que a enumeração dos diferentes tipos de som cuja utilização não é aceitável no AVAS seja substituída por uma descrição clara das características dos sons que são aceitáveis.*



## PROCESSO

<b>Título</b>	Nível sonoro dos veículos a motor		
<b>Referências</b>	COM(2011) 0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD).		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	BUDG 15.12.2011		
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	IMCO 15.12.2011		
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Anja Weisgerber 29.2.2012		
<b>Exame em comissão</b>	26.4.2012	8.5.2012	20.6.2012
<b>Data de aprovação</b>	21.6.2012		
<b>Resultado da votação final</b>	+: -: 0:	27 3 2	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler		
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Raffaele Baldassarre, Mario Borghezio, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal		

20.6.2012

## PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo ao nível sonoro dos veículos a motor  
(COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD))

Relator de parecer: Gilles Pargneaux

### JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

#### 1. Introdução

A proposta de regulamento incide sobre automóveis, furgonetas (veículos utilitários ligeiros), autocarros, camionetas, e veículos pesados de mercadorias. Atualmente, as emissões sonoras dos veículos a motor de quatro rodas são definidas pela Diretiva 70/157/CEE e por 12 diretivas conexas. A Comissão propõe-se modernizar o atual quadro jurídico visando a consecução dos principais objetivos, a saber:

– **Simplificação do quadro jurídico.** A Diretiva 70/157/CEE e as 12 outras diretivas aplicáveis serão revogadas e substituídas pela proposta de regulamento que estabelece o âmbito de aplicação e as disposições fundamentais.

– **Introdução de um novo método de ensaio.** O Grupo de Trabalho da UNECE concebeu um novo método de ensaio em 2007. Os resultados dos ensaios do novo método são inferiores em 2 db aos obtidos ao abrigo do antigo método utilizado no âmbito da Diretiva 70/157/CEE. Após três anos de teste deste novo método, a Comissão Europeia demonstrou a sua eficácia num estudo de impacto.

– **Alteração dos valores-limite.** A Comissão propõe uma redução gradual das emissões sonoras em função do tipo de veículo:

- para os veículos médios e ligeiros, os valores-limite conhecerão uma redução de 4 db cinco anos após a entrada em vigor do regulamento. A redução em causa será efetuada em duas fases: numa primeira fase, a redução de -2 db deverá estar concluída em

2014, seguindo-se uma nova fase de redução de -2 db a concluir em 2017. Os níveis sonoros por veículo deixarão portanto de poder ultrapassar os 68 db.

- para os veículos pesados, espera-se uma redução efetiva de 3 db nos cinco anos subsequentes à entrada em vigor da legislação. Os limites sofrerão uma redução de 1 db até 2014 e de 2 db até 2017. Os níveis sonoros por camião deixarão portanto de poder ultrapassar os 78 db.

– **Necessidade de estabelecer um nível mínimo de ruído no caso dos veículos elétricos e elétricos híbridos.** A definição de requisitos relativos a "sistemas sonoros de aproximação de veículo" garantirá a circulação exclusiva de veículos com emissões sonoras adequadas, o que acabará por contribuir igualmente para a harmonização das tecnologias utilizadas. A Comissão Europeia especifica que a instalação de tais sistemas continuará, todavia, a ser facultativa para os fabricantes de veículos.

## **2. Componente "transportes" da proposta**

### **Âmbito de aplicação do regulamento**

Contrariamente à proposta de regulamento seguinte, não existe nenhuma legislação relativa ao nível sonoro emitido por veículos de duas ou três rodas. Para colmatar este vazio jurídico, o relator propõe introduzir no texto uma referência à necessidade de uma legislação europeia que incida mais especificamente sobre as perturbações causadas pelo ruído emitido por veículos de duas ou três rodas.

### **Novos valores-limite**

O relator propõe que seja prolongado o período de consecução dos novos valores-limite. Para os veículos médios e ligeiros, o relator mostra-se favorável a uma redução efetiva de 4 db ao longo dos sete anos que se seguem à entrada em vigor do regulamento. A redução em causa seria efetuada em duas fases: numa primeira fase, uma redução de -2 db até 2014, seguindo-se uma nova fase de redução de -2 db até 2019.

No que diz respeito aos veículos pesados, o relator apoia a proposta da Comissão Europeia tal como apresentada.

### **Ruído mínimo emitido por veículos elétricos e elétricos híbridos**

Os veículos elétricos têm duas vezes mais hipóteses de se verem implicados num acidente em meio urbano, devido ao seu funcionamento totalmente silencioso que os torna indetetáveis pelos "utentes vulneráveis da estrada" e sobretudo pelas pessoas cegas. Por este motivo, o relator propõe que a instalação de avisadores sonoros seja obrigatória, ao invés de facultativa, pelos fabricantes de veículos, como previsto pela Comissão Europeia.

## **ALTERAÇÕES**

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e

da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

## Alteração 1

### Proposta de regulamento

#### Considerando 1

##### *Texto da Comissão*

(1) 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, existe um sistema geral de homologação de veículos a motor na União. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor e dos respetivos dispositivos de escape no que se refere aos níveis sonoros admissíveis, a fim de evitar a adoção de requisitos que sejam diferentes consoante o Estado-Membro e de garantir o correto funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, garantir um grau elevado de proteção do ambiente e da segurança pública.

##### *Alteração*

(1) 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, existe um sistema geral de homologação de veículos a motor na União, ***dado que os veículos rodoviários constituem a principal fonte de ruído no setor dos transportes***. Há que harmonizar os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor e dos respetivos dispositivos de escape no que se refere aos níveis sonoros admissíveis, a fim de evitar a adoção de requisitos que sejam diferentes consoante o Estado-Membro e de garantir o correto funcionamento do mercado interno e, ao mesmo tempo, garantir um grau elevado de proteção do ambiente e da segurança pública, ***bem como melhorar a qualidade de vida e a saúde***.

## Alteração 2

### Proposta de regulamento

#### Considerando 8

##### *Texto da Comissão*

(8) O presente regulamento deve ainda reduzir mais os valores-limite para o ruído. Deve ter em conta o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições de homologação para a segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e

##### *Alteração*

(8) O presente regulamento deve ainda reduzir mais os valores-limite para o ruído. Deve ter em conta o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições de homologação para a segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e

unidades técnicas a eles destinados, que estabeleceu novas prescrições mais rigorosas em matéria de ruído para os pneus dos veículos a motor. Convém também ter em conta os estudos que põem em evidência as perturbações e os efeitos na saúde imputáveis ao ruído do tráfego rodoviário, bem como os custos e benefícios associados.

unidades técnicas a eles destinados, que estabeleceu novas prescrições mais rigorosas em matéria de ruído para os pneus dos veículos a motor *e que sublinhou a necessidade de uma abordagem coerente e exaustiva para o problema do ruído do tráfego rodoviário, incluindo a consideração do contributo significativo dos pavimentos rodoviários para atenuar o ruído do tráfego rodoviário.* Convém também ter em conta os estudos que põem em evidência as perturbações e os efeitos na saúde imputáveis ao ruído do tráfego rodoviário, bem como os custos e benefícios associados. *O presente regulamento também deve ter em conta o Regulamento (CE) n.º 1222/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais<sup>1</sup>. A Comissão deve assegurar que os pneus são rotulados relativamente ao seu desempenho em matéria de ruído.*

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(8-A) A fim de assegurar que uma redução do nível de ruído do veículo não acarrete uma redução da segurança rodoviária, a Comissão deverá examinar a possibilidade de alterar os anexos do presente regulamento de molde a certificar-se de que, para passarem os testes de emissão de ruído, os veículos não sejam equipados com pneus mais silenciosos mas menos seguros, que assim passariam a prestar serviço na via pública. Este objetivo poderá ser alcançado por via do estabelecimento de requisitos mais pormenorizados sobre os*

*tipos de pneus que podem ser usados pelas diferentes categorias de veículos, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 661/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1222/2009.*

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de regulamento Considerando 8-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(8-B) Salaria a importância da adoção de medidas em matéria de desenvolvimento e melhoria das infraestruturas, a fim de otimizar o desempenho dos veículos no que respeita à redução do ruído, bem como à utilização em larga escala de barreiras sonoras.*

#### **Alteração 5**

##### **Proposta de regulamento Considerando 9-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(9-B) Para assegurar a transparência, a Comissão deve examinar a conveniência de ampliar o âmbito de aplicação da Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros<sup>1</sup> e incluir informações sobre os níveis de ruído dos veículos.*

---

<sup>1</sup> JO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

#### **Alteração 6**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 9-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(9-C) O nível sonoro dos veículos depende em parte do ambiente em que os mesmos circulam e, nomeadamente, da qualidade das infraestruturas viárias e da gestão inteligente do tráfego rodoviário. Deveria prever-se, por conseguinte, uma abordagem integrada, em particular nas zonas urbanas mais ruidosas e quando se impuserem medidas a curto prazo.***

**Alteração 7**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 10**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(10) As vantagens ambientais esperadas dos veículos de transporte rodoviário elétricos híbridos e exclusivamente elétricos traduziram-se numa redução substancial do ruído emitido por estes veículos. Por conseguinte, deixou de existir uma fonte importante de sinais sonoros que permitem nomeadamente aos peões e aos ciclistas cegos e com visão diminuída identificar a aproximação, a presença ou o afastamento destes veículos. Assim, a indústria está a desenvolver sistemas acústicos para compensar esta falta de sinais sonoros nos veículos elétricos e elétricos híbridos. A eficácia dos sistemas sonoros de aproximação de veículo deve ser harmonizada. A instalação de tais sistemas deve, ***porém, contudo, continuar a ser facultativa, ao critério dos*** fabricantes de veículos.

(10) As vantagens ambientais esperadas dos veículos de transporte rodoviário elétricos híbridos e exclusivamente elétricos traduziram-se numa redução substancial do ruído emitido por estes veículos. Por conseguinte, deixou de existir uma fonte importante de sinais sonoros que permitem nomeadamente aos peões e aos ciclistas cegos e com visão diminuída identificar a aproximação, a presença ou o afastamento destes veículos. Assim, a indústria está a desenvolver sistemas acústicos para compensar esta falta de sinais sonoros nos veículos elétricos e elétricos híbridos. A eficácia dos sistemas sonoros de aproximação de veículo deve ser harmonizada. A instalação de tais sistemas deve ser ***obrigatória para todos os*** fabricantes de veículos. ***Também se deve solicitar à Comissão que examine o potencial de sistemas ativos de segurança sonora e visual que possam ser instalados nos veículos de passageiros para cumprir o objetivo de melhorar a segurança dos utentes vulneráveis de vias públicas em***

*áreas urbanas.*

## **Alteração 8**

### **Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) Tendo em conta a ausência de legislação quanto ao nível sonoro dos veículos de duas ou três rodas, seria oportuno que a Comissão apresentasse uma nova proposta de legislação nesta matéria. É do interesse da União adotar disposições sobre as perturbações causadas pelo ruído destes veículos, tal como acontece com os veículos de quatro rodas abordados no presente regulamento. Um regulamento específico sobre veículos a motor de, pelo menos, duas rodas permitiria, com base num procedimento de ensaio melhorado, avaliar as possibilidades de introduzir limites mais rigorosos que garantam a emissão de menos ruído pelos veículos colocados no mercado.***

### *Justificação*

*O nível sonoro dos veículos a motor de, pelo menos, duas rodas deveria igualmente ser objeto de um regulamento específico. As perturbações causadas pelo ruído destes veículos são o primeiro motivo de queixa das populações. São consequência da falta de civismo na utilização de tais veículos ou do recurso a dispositivos de escape modificados, degradados ou não conformes.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 10-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-B) O nível sonoro dos veículos tem um impacto direto na qualidade de vida dos cidadãos da União, em particular nas***



*zonas urbanas onde o transporte público elétrico e/ou subterrâneo, o ciclismo e a marcha estão pouco desenvolvidos ou não existem. Deverá igualmente ser tido em consideração o objetivo que o Parlamento Europeu estabeleceu, na sua resolução de 15 de dezembro de 2011 sobre o «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»<sup>1</sup>, a saber duplicar o número de utentes dos transportes públicos. A Comissão e os Estados-Membros, respeitando o princípio da subsidiariedade, deveriam promover os transportes públicos, a marcha e a bicicleta com o intuito de reduzir a poluição sonora nas cidades.*

---

<sup>1</sup> *Textos Aprovados nesta data, P7\_TA(2011)0584.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 10-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(10-C) Solicita que as informações referentes ao ruído, inclusive dos dados relativos aos testes, estejam disponíveis e sejam afixados com a devida visibilidade nos pontos de venda e nos materiais de promoção para veículos.*

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 10-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(10-D) O nível sonoro de um veículo depende em parte da sua utilização e da sua correta manutenção depois da*

*aquisição. Neste sentido, é necessário sensibilizar os cidadãos da União para a importância de uma condução fluida e que respeite os limites de velocidade existentes em cada Estado-Membro.*

## **Alteração 12**

### **Proposta de regulamento Considerando 12**

#### *Texto da Comissão*

(12) Para que a Comissão possa substituir as prescrições técnicas do presente regulamento por uma referência direta aos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59, uma vez que os valores-limite relativos ao novo método de ensaio tenham sido fixados nesses regulamentos, ou adaptar tais requisitos ao progresso técnico e científico, há que delegar na Comissão o poder de, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, adotar atos modificativos das disposições dos anexos do presente regulamento atinentes aos métodos de ensaio e aos níveis sonoros. É de suma importância que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios. Ao preparar e redigir os atos delegados, a Comissão deve garantir a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

#### *Alteração*

(12) Para que a Comissão possa substituir as prescrições técnicas do presente regulamento por uma referência direta aos Regulamentos UNECE n.º 51 e n.º 59, uma vez que os valores-limite relativos ao novo método de ensaio tenham sido fixados nesses regulamentos, ou adaptar tais requisitos ao progresso técnico e científico, há que delegar na Comissão o poder de, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, adotar atos modificativos das disposições dos anexos do presente regulamento atinentes aos métodos de ensaio e aos níveis sonoros. É de suma importância que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, ***incluindo ao nível dos peritos***. A Comissão deve, aquando da preparação e elaboração de atos delegados, assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

#### *Justificação*

*A Comissão deveria proceder a consultas adequadas antes de adotar um ato delegado, incluindo ao nível dos peritos. A presente alteração tem em conta a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

## **Alteração 13**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(12-A) Convida a Comissão e os Estados-Membros a analisarem a possibilidade de introduzir incentivos financeiros para aumentar a utilização de veículos com redução de ruído e encorajar os operadores de veículos comerciais a investir nesse tipo de veículos.***

**Alteração 14**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 2**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

(2) «Modelo de veículo» ***designa*** uma categoria de veículos em conformidade com o anexo II, parte B, da Diretiva 2007/46/CE.

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

(2) «Modelo de veículo»,

***(2.1) para veículos testados em conformidade com o anexo II, parágrafo 4.1.2.1, uma categoria de veículos em conformidade com o anexo II, parte B, da Diretiva 2007/46/CE;***

***(2.2) para veículos testados em conformidade com o anexo II, parágrafo 4.1.2.2, uma categoria de veículos que não diferem essencialmente em aspetos como:***

***(2.2.1) a forma ou materiais da carroçaria (particularmente o compartimento do motor e o seu isolamento sonoro);***

***(2.2.2) o tipo de motor (por exemplo, ignição comandada ou ignição por compressão, dois ou quatro tempos, pistão alternativo ou rotativo), número e capacidade de cilindros, tipo de sistema de***

*injeção, disposição das válvulas, velocidade nominal do motor (S) ou tipo de motor elétrico;*

*(2.2.3) veículos com o mesmo tipo de motor e/ou diferentes relações de transmissão totais poderão ser considerados veículos do mesmo tipo.*

*No entanto, se as diferenças acima referidas previrem um método de ensaio diferente, elas deverão ser consideradas como uma alteração de modelo.*

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 21-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**21-A. «Local de venda»: um local em que os veículos são disponibilizados para venda aos consumidores;**

*Justificação*

*A fim de garantir aos consumidores um acesso integral à informação pertinente quando preveem adquirir um veículo, a informação sobre o ruído deveria ser largamente disponibilizada.*

## **Alteração 16**

### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 21-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**21-B. «Material técnico promocional»: manuais técnicos, brochuras, prospectos e catálogos (quer se apresentem em formato impresso, eletrónico ou em linha), bem como sítios Web, cujo objetivo seja a promoção de veículos junto do grande público.**

## Justificação

*A fim de garantir aos consumidores um acesso integral à informação pertinente quando preveem adquirir um veículo, a informação sobre o ruído deveria ser largamente disponibilizada.*

### Alteração 17

#### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. Os fabricantes devem garantir que o sistema de atenuação do ruído é concebido, construído e montado de modo a apresentar uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão a que possa ser exposto, tendo em conta as condições de utilização do veículo.

##### *Alteração*

2. Os fabricantes devem garantir que o sistema de atenuação do ruído é concebido, construído e montado de modo a apresentar uma resistência razoável aos fenómenos de corrosão a que possa ser exposto, tendo em conta as condições de utilização do veículo ***e as condições climáticas variáveis em função das regiões.***

### Alteração 18

#### Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***3-A. Os construtores publicam as informações referentes ao nível sonoro dos seus veículos - nomeadamente, a sua avaliação em decibéis - nos locais de venda e no material de promoção.***

### Alteração 19

#### Proposta de regulamento Artigo 6 – parágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II não deve ultrapassar os valores-limite estabelecidos

##### *Alteração*

***As condições de ensaio definidas no Anexo II devem ter em conta as condições normais de condução em estrada e os***

no anexo III.

***requisitos de ensaio de outros componentes do veículo que já foram objeto dum regulamento da UE<sup>1</sup>.***

O nível sonoro medido em conformidade com as disposições do anexo II ***e arredondado matematicamente para o valor inteiro mais próximo*** não deve ultrapassar os valores-limite estabelecidos no anexo III.

---

***<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).***

#### *Justificação*

*Adoção da posição do grupo de peritos GRB (Grupo de Trabalho 29) da UNECE em Genebra.*

## **Alteração 20**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – parágrafo 1**

#### *Texto da Comissão*

No prazo de três anos a contar da data prevista no anexo III, terceira coluna, fase 1, do presente regulamento, a Comissão realizará um estudo aprofundado para aquilatar da adequação dos valores-limite estabelecidos para o ruído. Com base nas conclusões do estudo, a Comissão pode, ***se for caso disso***, propor alterações ao presente regulamento.

#### *Alteração*

No prazo de três anos a contar da data prevista no anexo III, terceira coluna, fase 1, do presente regulamento, a Comissão realizará um estudo aprofundado para aquilatar da adequação dos valores-limite estabelecidos para o ruído ***e se houve ou não consequências prejudiciais para a segurança rodoviária***. Com base nas conclusões do estudo, a Comissão pode, ***em casos justificados***, propor alterações ao presente regulamento ***em matéria de valores-limite estabelecidos para o ruído***. ***Os resultados dessa análise serão comunicados ao Parlamento Europeu.***

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Artigo 7 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*As propostas de alteração do presente regulamento, apresentadas em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo, devem ter em conta as novas normas estabelecidas pela Organização Internacional de Normalização e, designadamente, a norma ISO 10844:2011.*

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Artigo 9

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Sistema de aviso sonoro do veículo (AVAS)*

*Sistema de aviso sonoro do veículo (AVAS)*

Caso os fabricantes **decidam instalar** sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), devem ser cumpridas as prescrições do anexo X.

Caso os fabricantes **instalem** sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), devem ser cumpridas as prescrições do anexo X.

#### *Justificação*

*Os veículos elétricos ou híbridos têm duas vezes mais hipóteses de se verem implicados num acidente em meio urbano, devido ao seu funcionamento totalmente silencioso que os torna indetetáveis pelos "utentes vulneráveis da estrada" e sobretudo pelas pessoas cegas. A instalação de avisadores sonoros pelos fabricantes de veículos deveria ser, por isso, obrigatória.*

## Alteração 23

### Proposta de regulamento Artigo 9

*Texto da Comissão*

Caso os fabricantes decidam instalar sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), devem ser cumpridas as prescrições do anexo **X**.

*Alteração*

Caso os fabricantes decidam instalar sistemas de aviso sonoro nos veículos (AVAS), devem ser cumpridas as prescrições do anexo **IX**.

**Alteração 24**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 10 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. São conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados com vista à modificação dos anexos I a XI.

*Alteração*

1. São conferidos à Comissão poderes para adotar atos delegados, **em conformidade com o artigo 11.º**, com vista à modificação dos anexos I a XI.

*Justificação*

*A presente alteração tem em conta a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

**Alteração 25**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 11 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

2. Os poderes para adotar atos delegados referidos no artigo 10.º, n.º 1, são conferidos à Comissão por um período **indeterminado** a contar da data de **adoção do presente regulamento**.

*Alteração*

2. Os poderes para adotar atos delegados referidos no artigo 10.º, n.º 1, são conferidos à Comissão por um período **de cinco anos** a contar da data de **entrada em vigor**. **A Comissão apresenta um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes da expiração do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.**



## Justificação

*A duração da delegação de poderes à Comissão deveria limitar-se a um período de cinco anos, prorrogável desde que respeitadas certas condições, como a elaboração de um relatório, e se o Parlamento ou o Conselho não se opuserem. A presente alteração tem em conta a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

### Alteração 26

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 11 – n.º 5

###### *Texto da Comissão*

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 10.º, n.º 1, só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, estes últimos tiverem informado a Comissão de que não **formulam** objeções. Esse período pode ser prorrogado por **um mês** por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

###### *Alteração*

5. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 10.º, n.º 1, só pode entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, estes últimos tiverem informado a Comissão de que não **tencionam formular** objeções. O referido prazo é prorrogado por **dois meses** por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## Justificação

*O prazo de objeção a um ato delegado deveria poder ser de quatro meses no total. Trata-se de um período mais realista para permitir ao Parlamento ou ao Conselho seguirem o procedimento necessário à formulação de uma objeção. A presente alteração tem em conta a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

### Alteração 27

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 12

###### *Texto da Comissão*

###### **Artigo 12.º**

###### **Objeções aos atos delegados**

###### **1. O Parlamento Europeu e o Conselho**

###### *Alteração*

###### **Suprimido**

*podem formular objeções a um ato delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo é prolongado por um mês.*

*2. Se, no termo desse prazo, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objeções ao ato delegado ou se, antes dessa data, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão Europeia de que decidiram não formular objeções, o ato delegado entra em vigor na data nele prevista.*

*3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objeções ao ato delegado adotado, este último não entra em vigor. A instituição que formular objeções ao acto delegado expõe os motivos das mesmas.*

#### *Justificação*

*Este artigo 12.º é supérfluo tendo em conta as disposições do artigo 11.º, pelo que a sua supressão visa harmonizar o texto com a nova formulação-tipo no que respeita aos atos delegados.*

## **Alteração 28**

### **Proposta de regulamento Artigo 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Artigo 13.º*

*Suprimido*

#### *Procedimento de urgência*

*1. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 10.º, n.º 1, entram em vigor imediatamente e são aplicáveis desde que não seja formulada qualquer objeção nos termos do n.º 2. A notificação do ato delegado ao Parlamento Europeu e ao Conselho expõe os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.*

**2. Tanto o Parlamento Europeu como o Conselho podem formular objeções a um ato delegado nos termos do procedimento a que se refere o artigo 11.º, n.º 5. Nesse caso, a Comissão revoga o ato sem demora, após a notificação da decisão de objeção pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.**

*Justificação*

*Este artigo 13.º é supérfluo pelo facto de a utilização do procedimento de urgência não se encontrar devidamente justificado (nem no artigo 10.º, nem nos considerandos), o que torna necessária a sua supressão.*

**Alteração 29**

**Proposta de regulamento  
Anexo II – ponto 3.2.2**

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
3.2.2. As emissões sonoras de rolamento dos pneus estão estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral dos veículos a motor. Os pneus utilizados para o ensaio devem ser representativos do veículo e devem ser selecionados pelo fabricante do veículo e registados no apêndice 3 do anexo I do presente regulamento. Devem corresponder a uma das dimensões de pneus indicadas para o veículo como equipamento de origem. O pneu é, ou será, comercializado ao mesmo tempo que o veículo. <sup>2/</sup> Os pneus devem ser insuflados à pressão recomendada pelo fabricante para a massa de ensaio do veículo. A profundidade do relevo do piso deve cumprir os requisitos mínimos legais.	3.2.2. As emissões sonoras de rolamento dos pneus estão estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 661/2009 relativo à segurança geral dos veículos a motor. Os pneus utilizados para o ensaio devem ser representativos do veículo e devem ser selecionados pelo fabricante do veículo e registados no apêndice 3 do anexo I do presente regulamento. Devem corresponder a uma das dimensões de pneus indicadas para o veículo como equipamento de origem. O pneu é, ou será, comercializado ao mesmo tempo que o veículo. <sup>2/</sup> Os pneus devem ser insuflados à pressão recomendada pelo fabricante para a massa de ensaio do veículo. A profundidade do relevo do piso deve cumprir os requisitos mínimos legais.
<sup>2/</sup> Dado que a contribuição dos pneus para a emissão sonora total é significativa, convém ter em conta as disposições legais relativas às emissões sonoras pneus/estrada. Os pneus de tração, os pneus de neve e os pneus destinados a utilizações especiais estão excluídos das medições com vista à	<sup>2/</sup> Dado que a contribuição dos pneus para a emissão sonora total é significativa, convém ter em conta as disposições legais relativas às emissões sonoras pneus/estrada. Os pneus de tração, os pneus de neve e os pneus destinados a utilizações especiais estão excluídos das medições com vista à

homologação e de verificação da conformidade da produção, a pedido do fabricante, em conformidade com o Regulamento *UNECE* n.º 117 (*JO L 231 de 29.8.2008, p. 19*).

homologação e de verificação da conformidade da produção, a pedido do fabricante, em conformidade com o Regulamento *ECE* n.º 117.

### Justificação

*Tal como aprovado em 2011, na 53.ª sessão do GRB (um grupo de peritos sobre o ruído decorrente do Grupo de Trabalho 29 - encarregado de desenvolver normas harmonizadas para os veículos em todo o mundo) da UNECE em Genebra, do qual a Comissão faz parte.*

## Alteração 30

### Proposta de regulamento Anexo III – Valores-limites

#### Texto da Comissão

Categoria do veículo	Descrição da categoria	Valores-limite expressos em dB (A) [decibéis (A)]					
		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos	
		Fase 1 válida a partir de [2 anos após a data de publicação]		Fase 2 válida a partir de [6 anos após a data de publicação]		Fase 3 válida a partir de [8 anos após a data de publicação]	
		Geral	Todo-o-terreno*	Geral	Todo-o-terreno*	Geral	Todo-o-terreno*
<b>M</b>	<b>Veículos de transporte de passageiros</b>						
M <sub>1</sub>	n.º de lugares sentados ≤ 9;	70	71**	68	69**	68	69**
M <sub>1</sub>	n.º de lugares sentados ≤ 9; Relação potência-massa > 150 kW/tonelada	71	71	69	69	69	69
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa < 2 toneladas	72	72	70	70	70	70
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; 2 toneladas < massa < 3,5 toneladas	73	74	71	72	71	72
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; 3,5 toneladas < massa < 5 toneladas; potência nominal do motor < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; 3,5 toneladas < massa < 5 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	76	78	74	76	74	76
M <sub>3</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; potência nominal do motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M <sub>3</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas;	77	79	75	77	75	77

	potência nominal do motor > 150 kW						
<b>N</b>	<b>Veículos de transporte de mercadorias</b>						
N <sub>1</sub>	massa < 2 toneladas	71	71	69	69	69	69
N <sub>1</sub>	2 toneladas < massa < 3,5 toneladas	72	73	70	71	70	71
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa < 12 toneladas; potência nominal do motor < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa < 12 toneladas; 75 < potência nominal do motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa < 12 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N <sub>3</sub>	massa > 12 toneladas; 75 < potência nominal do motor < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	massa > 12 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Os valores-limite aumentados só são válidos se o veículo for conforme à definição de veículos todo-o-terreno estabelecida no anexo II, parte A, ponto 4, da Diretiva 2007/46/CE.
**	No caso de veículos da categoria M1, os valores-limite aumentados para veículos todo-o-terreno só são válidos se a massa máxima autorizada > 2 toneladas.

*Alteração*

Categoria do veículo	Descrição da categoria	Valores-limite expressos em dB (A) [decibéis (A)]					
		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a homologação de modelos de veículos novos		Valores-limite para a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos	
		Fase 1 válida a partir de [2 anos após a data de publicação]		Fase 2 válida a partir de [6 anos após a data de publicação]		Fase 3 válida a partir de [8 anos após a data de publicação]	
		Geral	Todo-o-terreno*	Geral	Todo-o-terreno*	Geral	Todo-o-terreno*
<b>M</b>	<b>Veículos de transporte de passageiros</b>						
M <sub>1</sub>	n.º de lugares sentados ≤ 9;	70	71**	68	69**	68	69**
M <sub>1</sub>	n.º de lugares sentados ≤ 9; Relação potência-massa > 150 kW/tonelada	71	71	69	69	69	69
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa < 2 toneladas	72	72	70	70	70	70
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; 2 toneladas < massa < 3,5 toneladas	73	74	71	72	71	72
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; 3,5 toneladas < massa < 5 toneladas; potência nominal do motor < 150 kW	74	75	72	73	72	73
M <sub>2</sub>	n.º de lugares sentados > 9; 3,5 toneladas < massa < 5 toneladas;	76	78	74	76	74	76

	potência nominal do motor > 150 kW						
M <sub>3</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; potência nominal do motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
M <sub>3</sub>	n.º de lugares sentados > 9; massa > 5 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	77	79	75	77	75	77
<b>N</b>	<b>Veículos de transporte de mercadorias</b>						
N <sub>1</sub>	massa < 2 toneladas	71	71	69	69	69	69
N <sub>1</sub>	2 toneladas < massa < 3,5 toneladas	72	73	70	71	70	71
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa < 12 toneladas; potência nominal do motor < 75 kW	74	75	72	73	72	73
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa < 12 toneladas; 75 < potência nominal do motor < 150 kW	75	76	73	74	73	74
N <sub>2</sub>	3,5 toneladas < massa < 12 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	77	79	75	77	75	77
N <sub>3</sub>	massa > 12 toneladas; 75 < potência nominal do motor < 150 kW	77	78	75	76	75	76
N <sub>3</sub>	massa > 12 toneladas; potência nominal do motor > 150 kW	80	82	78	80	78	80

*	Os valores-limite aumentados só são válidos se o veículo for conforme à definição de veículos todo-o-terreno estabelecida no anexo II, parte A, ponto 4, da Diretiva 2007/46/CE.
**	No caso de veículos da categoria M1, os valores-limite aumentados para veículos todo-o-terreno só são válidos se a massa máxima autorizada > 2 toneladas.

## PROCESSO

<b>Título</b>	Nível sonoro dos veículos a motor
<b>Referências</b>	COM(2011) 0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD).
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 15.12.2011
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	TRAN* – 15.12.2011
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Gilles Pargneaux 10.1.2012
<b>Exame em comissão</b>	8.5.2012
<b>Data de aprovação</b>	19.6.2012
<b>Resultado da votação final</b>	+ :           30 - :           12 0 :           0
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Ádám Kósa, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Spyros Danellis, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke
<b>Suplente(s) (nº 2 do art. 187º) presente(s) no momento da votação final</b>	María Irigoyen Pérez

## PROCESSO

<b>Título</b>	Nível sonoro dos veículos a motor	
<b>Referências</b>	COM(2011)0856 – C7-0487/2011 – 2011/0409(COD)	
<b>Data de apresentação ao PE</b>	9.12.2011	
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 15.12.2011	
<b>Comissões encarregadas de emitir parecer</b> Data de comunicação em sessão	IMCO 15.12.2011	TRAN 15.12.2011
<b>Relator(es)</b> Data de designação	Miroslav Ouzký 9.1.2012	
<b>Exame em comissão</b>	29.5.2012	20.6.2012
<b>Data de aprovação</b>	18.12.2012	
<b>Resultado da votação final</b>	+: 30 -: 27 0: 2	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Tadeusz Cymański, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Nick Griffin, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Antonyia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poč, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Marina Yannakoudakis	
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Margrete Auken, Jutta Haug, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Britta Reimers, Giancarlo Scottà, Alda Sousa, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Anna Záborská, Andrea Zaroni	
<b>Suplente(s) (nº 2 do art. 187º) presente(s) no momento da votação final</b>	Reinhard Bütikofer, Jean Lambert, Csaba Sógor, Josef Weidenholzer	
<b>Data de entrega</b>	21.12.2012	