

## I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

## REGULAMENTOS

## 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, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Directiva 2007/46/CE e revoga as Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (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 comunitário geral de homologação de veículos a motor. As prescrições técnicas para a homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões deverão, pois, ser harmonizadas a fim de evitar que os Estados-Membros apliquem prescrições divergentes e de assegurar um nível elevado de protecção do ambiente.

- (2) O presente regulamento é um regulamento novo e específico no contexto do procedimento de homologação CE, instituído nos termos da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) <sup>(3)</sup>. Por conseguinte, os anexos IV, VI e XI dessa directiva deverão ser alterados.

- (3) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem jurídica na legislação comunitária relativa aos veículos. O presente regulamento deverá, pois, definir apenas as disposições fundamentais sobre as emissões dos veículos, e as especificações técnicas deverão ser estabelecidas mediante a aplicação de medidas aprovadas pelos procedimentos de comitologia.

- (4) O sexto programa comunitário de acção em matéria de ambiente, aprovado pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002 <sup>(4)</sup>, estabelece a necessidade de reduzir a poluição para níveis que minimizem os efeitos nocivos para a saúde humana, prestando especial atenção às populações sensíveis e ao ambiente em geral. A legislação comunitária estabeleceu normas apropriadas respeitantes à qualidade do ar ambiente para a protecção da saúde humana e das pessoas sensíveis em particular, assim como aos limites máximos das emissões a nível nacional. Na sequência da sua Comunicação de 4 de Maio de 2001, que estabeleceu o programa «Ar limpo para a Europa» (CAFE), a Comissão aprovou outra Comunicação em 21 de Setembro de 2005, intitulada «Estratégia temática no domínio de poluição atmosférica». Entre as conclusões da referida estratégia temática figura a necessidade

<sup>(1)</sup> JO C 211 de 19.8.2008, p. 12.

<sup>(2)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 16 de Dezembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 8 de Junho de 2009.

<sup>(3)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

de novas reduções das emissões procedentes dos sectores dos transportes (aéreos, marítimos e rodoviários), dos agregados familiares e da energia, da agricultura e da indústria para se atingirem os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar. Neste contexto, a questão da redução das emissões dos veículos deverá ser abordada como parte de uma estratégia global. As normas Euro VI são uma das medidas concebidas para reduzir as emissões de poluentes atmosféricos por veículos em circulação, tais como partículas poluentes (PM) e precursores de ozono como os óxidos de azoto ( $\text{NO}_x$ ) e os hidrocarbonetos.

- (5) Para atingir os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar, é necessário um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos. Assim sendo, deverão ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores-limite de emissão, e deverá ser concedido um prazo adequado para o seu cumprimento e para o desenvolvimento da tecnologia necessária.
- (6) Em particular, é necessária uma redução das emissões de  $\text{NO}_x$  dos veículos pesados para melhorar a qualidade do ar e cumprir os valores-limite de poluição e os limites máximos de emissões a nível nacional. Estabelecer valores-limite para as emissões de  $\text{NO}_x$  logo numa fase inicial deverá proporcionar segurança aos fabricantes de veículos na programação a longo prazo à escala da União Europeia.
- (7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões para a competitividade dos mercados e dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios decorrentes em termos de incentivo à inovação, de melhoria da qualidade do ar, de redução das despesas com a saúde e de maior esperança de vida.
- (8) Para melhorar o funcionamento do mercado interno, nomeadamente no que diz respeito à livre circulação de mercadorias, à liberdade de estabelecimento e à liberdade de prestação de serviços, é necessário garantir o acesso ilimitado à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas e uma concorrência efectiva no mercado dos serviços de informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Grande parte desta informação diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É necessário estabelecer especificações técnicas, que deverão ser seguidas pelos fabricantes, relativas à prestação de informações nas suas páginas de internet, conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME).
- (9) O mais tardar até 7 de Agosto de 2013, a Comissão deverá proceder à revisão do funcionamento do sistema de acesso ilimitado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos a fim de determinar se se justi-

ficará consolidar todas as disposições que regem o acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos no âmbito da legislação-quadro revista em matéria de homologação. Se as disposições que regem o acesso a essas informações forem consolidadas por essa via, as disposições correspondentes do presente regulamento deverão ser revogadas, desde que os direitos vigentes de acesso às informações relativas à reparação e manutenção de veículos sejam preservados.

- (10) A Comissão deverá incentivar o desenvolvimento de um formato-padrão internacional para o acesso ilimitado e normalizado às informações relativas à reparação e manutenção de veículos, recorrendo, por exemplo, ao trabalho do Comité Europeu de Normalização (CEN).
- (11) É essencial estabelecer uma norma europeia comum para o formato das informações sobre o sistema OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos. Até que essa norma seja aprovada, as informações sobre o sistema OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos pesados deverão ser apresentadas de forma imediatamente acessível e num formato que garanta o acesso não discriminatório. As informações deverão ser disponibilizadas nas páginas de internet dos fabricantes ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via considerada adequada.
- (12) A Comissão deverá continuar a analisar as emissões até agora não reguladas que têm origem na utilização generalizada de novas formulações de combustíveis, de novas tecnologias de motores e de novos sistemas de controlo de emissões e, se for caso disso, apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de regulação dessas emissões.
- (13) É oportuno incentivar a introdução de veículos movidos a combustíveis alternativos, que possam gerar baixas emissões de  $\text{NO}_x$  e de partículas. Por conseguinte, justifica-se a introdução de valores-limite para os hidrocarbonetos, para os hidrocarbonetos não metânicos e para os metanos.
- (14) A fim de garantir o controlo das emissões de partículas ultrafinas (PM 0,1  $\mu\text{m}$  e inferior), deverão ser conferidos poderes à Comissão para adoptar uma abordagem baseada no número de partículas emitidas, em complemento da abordagem actualmente utilizada, baseada na respectiva massa. A referida abordagem baseada no número de partículas emitidas deverá fundamentar-se nos resultados do Programa de Medição de Partículas (PMP) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e ser consentânea com os ambiciosos objectivos ambientais existentes.
- (15) A fim de atingir esses objectivos ambientais, é conveniente indicar que os limites fixados para o número de partículas corresponderão provavelmente aos melhores desempenhos actualmente obtidos com filtros de partículas que usam a melhor tecnologia disponível.

- (16) A Comissão deverá adoptar ciclos de condução harmonizados a nível mundial no procedimento de ensaio que constitui a base da legislação para a homologação CE no que respeita a emissões. Deverá também ser considerada a aplicação de sistemas de medição de emissões portáteis, a fim de verificar as emissões reais dos veículos em circulação e a introdução de procedimentos para controlo de emissões fora de ciclo.
- (17) O reequipamento de veículos pesados com filtros de partículas diesel poderá gerar um aumento das emissões de dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>). No quadro da estratégia temática sobre a poluição atmosférica, a Comissão deverá, por conseguinte, elaborar uma proposta legislativa para harmonizar as legislações nacionais aplicáveis ao reequipamento de veículos e assegurar que a mesma inclua requisitos ambientais.
- (18) Os sistemas OBD são importantes para controlar as emissões durante a utilização de um veículo. Tendo em conta a importância do controlo das emissões em condições de utilização reais, a Comissão deverá continuar a analisar as prescrições aplicáveis a esses sistemas e os limiares de tolerância para os erros de monitorização.
- (19) A fim de acompanhar a contribuição deste sector, no seu conjunto, para as emissões globais de gases com efeito de estufa, a Comissão deverá instaurar a medição do consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) dos veículos pesados.
- (20) A fim de promover o mercado de veículos limpos e de elevada eficiência energética, a Comissão deverá estudar a viabilidade e a elaboração de uma definição e de uma metodologia relativas ao cálculo do consumo de energia e das emissões de CO<sub>2</sub> para veículos inteiros, e não apenas para motores, sem prejuízo da utilização de ensaios virtuais e reais. Essa definição e a metodologia deverão igualmente ser aplicáveis a conceitos de transmissão alternativos (por exemplo, veículos híbridos) e aos efeitos das melhorias introduzidas nos veículos, por exemplo, no que diz respeito à aerodinâmica, ao peso, à capacidade de carga e à resistência ao rolamento. Se for possível elaborar um método adaptado de apresentação e de comparação, convirá publicar o consumo de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> calculadas para os diferentes tipos de veículos.
- (21) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo as emissões fora de ciclo, e facilitar o processo de conformidade em circulação, deverá ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis, de acordo com um calendário apropriado.
- (22) A fim de cumprir os objectivos em matéria de qualidade do ar da UE, a Comissão deverá introduzir disposições harmonizadas para assegurar que as emissões fora de ciclo dos motores e dos veículos pesados sejam adequadamente controladas com base numa larga gama de condições de funcionamento do motor e de condições ambientais.
- (23) A fim de assegurar o cumprimento das normas estabelecidas para emissões de poluentes, é fundamental que o sistema de pós-tratamento, e mais especificamente no caso dos NO<sub>x</sub>, funcione correctamente. Neste contexto, deverão ser introduzidas medidas para garantir o funcionamento adequado de sistemas baseados na utilização de um reagente.
- (24) Os Estados-Membros têm a possibilidade de acelerar, por meio de incentivos financeiros, a colocação no mercado de veículos que satisfaçam as prescrições adoptadas a nível comunitário. O presente regulamento não prejudica o direito de os Estados-Membros incluírem as emissões na base de cálculo dos impostos sobre os veículos.
- (25) Quando os Estados-Membros elaborarem medidas para assegurar o reequipamento dos veículos de carga pesados existentes, essas medidas deverão basear-se nas normas Euro VI.
- (26) Os Estados-Membros deverão estabelecer normas relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e assegurar a sua aplicação. Essas sanções deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (27) Os requisitos em matéria de potência dos motores dos veículos a motor contidos na Directiva 80/1269/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à potência dos motores dos veículos a motor <sup>(1)</sup>, deverão ser retomados no presente regulamento e no 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>(2)</sup>. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deverá ser alterado, e a Directiva 80/1269/CEE deverá ser revogada.
- (28) A fim de simplificar a legislação comunitária, é conveniente substituir a legislação em vigor no domínio das emissões dos veículos pesados, nomeadamente a Directiva 2005/55/CE <sup>(3)</sup> e a Directiva 2005/78/CE da Comissão <sup>(4)</sup>, por um regulamento. O recurso a um regulamento deverá assegurar a aplicação directa das disposições técnicas circunstanciadas aos fabricantes, às entidades homologadoras e aos serviços técnicos, e permitir que essas disposições sejam actualizadas com maior rapidez e eficácia. Por conseguinte, as Directivas 2005/55/CE e 2005/78/CE deverão ser revogadas e o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deverá ser alterado em conformidade.

<sup>(1)</sup> JO L 375 de 31.12.1980, p. 46.

<sup>(2)</sup> JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(3)</sup> Directiva 2005/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Setembro de 2005, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de gases e partículas poluentes provenientes dos motores de ignição por compressão utilizados em veículos e a emissão de gases poluentes provenientes dos motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou a gás de petróleo liquefeito utilizados em veículo (JO L 275 de 20.10.2005, p. 1).

<sup>(4)</sup> Directiva 2005/78/CE da Comissão, de 14 de Novembro de 2005, que aplica a Directiva 2005/55/CE e altera os seus anexos I, II, III, IV e VI (JO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

- (29) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras do exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(1)</sup>.
- (30) Em particular, deverá ser atribuída competência à Comissão para introduzir valores-limite baseados no número de partículas emitidas no anexo I, para especificar, se for caso disso, o valor do nível admissível da componente de NO<sub>2</sub> no valor-limite dos NO<sub>x</sub>, para estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições específicos para homologação, bem como um procedimento de medição do número de partículas, e para aprovar medidas relativas a emissões fora de ciclo, à utilização de sistemas de medição de emissões portáteis, ao acesso a informação sobre reparação e manutenção de veículos e a ciclos de ensaios utilizados para medir emissões. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (31) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns relativos às emissões dos veículos a motor e da garantia de acesso à informação sobre a reparação e manutenção de veículos para os operadores independentes em situação de igualdade com as oficinas de reparação e os representantes autorizados, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, ser mais bem realizado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

##### Objecto

O presente regulamento estabelece requisitos técnicos comuns para a homologação de veículos a motor, de motores e de peças de substituição no que se refere às respectivas emissões.

O presente regulamento estabelece igualmente regras para a conformidade dos veículos e motores em circulação, para a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, para os sistemas OBD, para a medição do consumo de combustível e das emissões de CO<sub>2</sub> e para o acesso às informações sobre os sistemas OBD e sobre a reparação e manutenção de veículos.

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> e N<sub>2</sub>, tal como definidas no anexo II da Directiva 2007/46/CE, com uma massa de referência superior a 2 610 kg, e a todos os veículos a motor das categorias M<sub>3</sub> e N<sub>3</sub>, tal como definidas nesse anexo.

O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

A pedido do fabricante, a homologação de um veículo completo concedida ao abrigo do presente regulamento e das suas medidas de execução deve ser objecto de extensão ao veículo incompleto respectivo com uma massa de referência igual ou inferior a 2 610 kg. A extensão das homologações deve ser concedida se o fabricante demonstrar que todas as combinações possíveis da carroçaria no veículo incompleto aumentam a massa de referência do veículo para mais de 2 610 kg.

A pedido do fabricante, a homologação de um veículo concedida ao abrigo do presente regulamento e das suas medidas de execução deve ser estendida às suas variantes e versões com uma massa de referência superior a 2 380 kg desde que o veículo satisfaça igualmente os requisitos em matéria de medição das emissões de gases com efeito de estufa e de consumo de combustível estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas medidas de execução.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as seguintes definições:

1. «Motor», a fonte de propulsão de um veículo à qual pode ser concedida homologação como unidade técnica separada na acepção do ponto 25 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;
2. «Gases poluentes», as emissões pelo escape de monóxido de carbono, de NO<sub>x</sub>, expressos em equivalente de NO<sub>2</sub>, e de hidrocarbonetos;
3. «Partículas poluentes», componentes dos gases de escape recolhidos dos gases de escape diluídos a uma temperatura máxima de 325 K (52 °C) por meio dos filtros descritos no procedimento de ensaio para o controlo da média das emissões do tubo de escape;
4. «Emissões do tubo de escape», a emissão de gases e partículas poluentes;
5. «Cárter», os espaços dentro ou fora do motor ligados ao poço de óleo por intermédio de condutas internas ou externas, através das quais se podem escapar gases e vapores;



6. «Dispositivo de controlo da poluição», os componentes do veículo que controlam e/ou limitam as emissões pelo tubo de escape;
  7. «Sistema de diagnóstico a bordo (OBD)», um sistema instalado a bordo de um veículo ou ligado a um motor, capaz de detectar deficiências de funcionamento e de indicar, nos casos em que isso seja possível, a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de informações armazenadas na memória de um computador e de comunicar essas informações para o exterior do veículo;
  8. «Estratégia manipuladora», uma estratégia de controlo de emissões que reduz a eficácia dos controlos das emissões em condições de funcionamento do motor e em condições ambientais encontradas durante o funcionamento normal dos veículos ou fora dos procedimentos de ensaio de homologação;
  9. «Dispositivo de controlo da poluição de origem», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em questão;
  10. «Dispositivo de controlo da poluição de substituição», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza destinados a substituir um dispositivo de controlo da poluição de origem e que pode ser homologado enquanto unidade técnica separada, tal como definida no ponto 25 do artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;
  11. «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para diagnóstico, manutenção, inspecção, inspecção periódica, reparação, reprogramação, reinicialização ou apoio ao diagnóstico à distância do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todos os suplementos e alterações ulteriores às mesmas. Esta informação inclui todas as informações requeridas para equipar o veículo com peças ou outro equipamento;
  12. «Fabricante», a pessoa ou entidade responsável perante as autoridades de homologação por todos os aspectos do processo de homologação ou autorização, e por assegurar a conformidade da produção. Não é essencial que essa pessoa ou entidade estejam directamente envolvidas em todas as fases da construção do veículo, sistema, componente ou unidade técnica separada objecto do processo de homologação;
  13. «Operadores independentes», as empresas que não sejam oficinas de reparação ou representantes autorizados directa ou indirectamente envolvidos na reparação e manutenção de veículos a motor, nomeadamente empresas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamento, de ferramentas de reparação ou de peças sobresselentes, editores de informações técnicas, clubes automobilísticos, empresas de assistência rodoviária, operadores de serviços de inspecção e ensaio e operadores que prestem formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos;
  14. «Veículo movido a combustível alternativo», um veículo concebido para poder funcionar com pelo menos um tipo de combustível gasoso à temperatura e à pressão atmosféricas ou fundamentalmente derivado de óleos não minerais;
  15. «Massa de referência», a massa do veículo em ordem de marcha diminuída da massa uniforme do condutor de 75 kg e adicionada de uma massa uniforme de 100 kg;
  16. «Intervenção abusiva», desactivação, adaptação ou modificação do sistema de propulsão ou de controlo das emissões do veículo, incluindo qualquer *software* ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas, tendo como consequência, voluntária ou não, a deterioração do desempenho do veículo em matéria de emissões.
- A Comissão pode adaptar a definição a que se refere o ponto 7 do primeiro parágrafo a fim de ter em conta o progresso técnico verificado no âmbito dos sistemas OBD. Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º;
- Artigo 4.º
- Obrigações dos fabricantes**
1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade, todos os novos motores vendidos ou postos em circulação na Comunidade e todos os novos dispositivos de controlo da poluição de substituição sujeitos a homologação nos termos dos artigos 8.º e 9.º, que sejam vendidos ou que entrem em circulação na Comunidade, estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento e com as suas medidas de execução.
  2. Os fabricantes devem garantir que sejam respeitados os procedimentos de homologação destinados a verificar a conformidade da produção, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e a conformidade em circulação.
- As medidas técnicas tomadas pelos fabricantes devem ser adequadas para garantir que as emissões do tubo de escape sejam eficazmente limitadas, nos termos do presente regulamento e das suas medidas de execução, ao longo da vida normal dos veículos e em condições de uso normais.
- Para esse efeito, a quilometragem e o período de tempo por referência aos quais os ensaios de durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição realizados para efeitos de homologação e ensaio de conformidade dos veículos ou motores em circulação são os seguintes:
- a) 160 000 km ou cinco anos de utilização, consoante o que ocorrer primeiro, no caso dos motores destinados a equipar veículos das categorias M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> e M<sub>2</sub>;

- b) 300 000 km ou seis anos de utilização, consoante o que ocorrer primeiro, no caso dos motores destinados a equipar veículos das categorias N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> com uma massa máxima tecnicamente admissível igual ou superior a 16 toneladas e M<sub>3</sub>, classes I, II, A e B, com uma massa máxima tecnicamente admissível igual ou superior a 7,5 toneladas;
- c) 700 000 km ou sete anos de utilização, consoante o que ocorrer primeiro, no caso dos motores destinados a equipar veículos das categorias N<sub>3</sub> com uma massa máxima tecnicamente admissível superior a 16 toneladas e M<sub>3</sub>, classe III e classe B, com uma massa máxima tecnicamente admissível superior a 7,5 toneladas.

3. A Comissão estabelece procedimentos e requisitos específicos para a aplicação dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

#### Artigo 5.º

##### Requisitos e ensaios

1. Os fabricantes devem assegurar a conformidade com os limites de emissão estabelecidos no anexo I.
2. Os fabricantes devem equipar os veículos e os motores de forma a que os componentes susceptíveis de afectar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo e o motor cumpram, em utilização normal, o disposto no presente regulamento e nas suas medidas de execução.
3. A utilização de estratégias manipuladoras que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida.
4. A Comissão aprova medidas para a aplicação do presente artigo, incluindo medidas no que respeita ao seguinte:
  - a) Emissões do tubo de escape, incluindo ciclos de ensaio, utilização de sistemas de medição de emissões portáteis para verificação das emissões de facto libertadas em condições reais de funcionamento e para verificação e limitação das emissões fora de ciclo, determinação de valores-limite para o número de partículas, na observância dos ambiciosos requisitos ambientais existentes, e emissões em regime de marcha lenta;
  - b) Emissões do cárter;
  - c) Sistemas OBD e comportamento funcional dos dispositivos de controlo da poluição;
  - d) Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, dispositivos de controlo da poluição de substituição, conformi-

dade dos motores e veículos em circulação, conformidade da produção e controlo técnico;

- e) Emissões de CO<sub>2</sub> e consumo de combustível;
- f) Concessão de extensão da homologação;
- g) Equipamento de ensaio;
- h) Combustíveis de referência, como a gasolina, o gasóleo, combustíveis gasosos e biocombustíveis, designadamente o bioetanol, o biodiesel e o biogás;
- i) Medição da potência do motor;
- j) Correcto funcionamento e regeneração dos dispositivos de controlo da poluição;
- k) Disposições específicas para garantir o funcionamento correcto das medidas de controlo dos NO<sub>x</sub>; estas disposições devem assegurar que os veículos não possam ser utilizados se as medidas de controlo das emissões de NO<sub>x</sub> forem inoperantes devido, por exemplo, à falta de um reagente necessário, de um fluxo de reciclagem dos gases de escape (RGE) incorrecto ou da desactivação da RGE.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

#### Artigo 6.º

##### Acesso à informação

1. Os fabricantes fornecem aos operadores independentes acesso ilimitado e normalizado às informações sobre os sistemas OBD dos veículos, aos equipamentos de diagnóstico e outros, aos instrumentos, incluindo os suportes lógicos apropriados, e às informações sobre a reparação e manutenção dos veículos.

Os fabricantes devem fornecer um sistema normalizado, seguro e à distância para permitir que as oficinas de reparação independentes realizem operações que impliquem o acesso ao sistema de segurança do veículo.

No caso dos processos de homologação em várias fases, o fabricante responsável por cada aprovação é também responsável pela prestação de informações relativas à reparação dos veículos respeitantes a essa fase, tanto ao fabricante final como aos operadores independentes. O fabricante final é responsável pela prestação das informações que digam respeito ao veículo no seu todo aos operadores independentes.

São aplicáveis, com as necessárias adaptações, os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Até à aprovação da norma relevante, por exemplo, na sequência dos trabalhos do CEN, as informações sobre os sistemas OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos devem ser apresentadas de forma facilmente acessível e não discriminatória.

Essas informações devem ser disponibilizadas nas páginas de internet dos fabricantes ou, se isso não for exequível devido à natureza das informações em causa, por qualquer outra via considerada adequada.

2. A Comissão estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1, as especificações técnicas apropriadas referentes ao modo como as informações sobre os sistemas OBD e sobre a reparação e manutenção dos veículos devem ser fornecidas. A Comissão tem em conta as actuais tecnologias da informação, a evolução previsível das tecnologias automóveis, as normas ISO existentes e a possibilidade do estabelecimento de uma norma ISO a nível mundial.

A Comissão pode aprovar outras medidas necessárias para a aplicação do n.º 1.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

#### Artigo 7.º

##### **Obrigações referentes aos sistemas que utilizam um reagente consumível**

1. Os fabricantes, os reparadores e os operadores dos veículos não devem intervir abusivamente nos sistemas que utilizam um reagente consumível.

2. Os operadores dos veículos devem assegurar que os veículos não sejam conduzidos sem reagente consumível.

#### Artigo 8.º

##### **Calendário para a aplicação da homologação de veículos e motores**

1. Com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2012, as autoridades nacionais devem recusar conceder, por motivos que se prendam com as emissões, a homologação CE ou a homologação a nível nacional a novos tipos de veículos ou motores que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Podem ser concedidos certificados técnicos de homologação correspondentes a fases de emissão anteriores às normas Euro VI a veículos e motores destinados a exportação para países terceiros, desde que tais certificados indiquem claramente que os veículos e motores em questão não podem ser colocados no mercado comunitário.

2. Com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2013, as autoridades nacionais deixam de considerar válidos, no caso

de novos veículos que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução, os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE, e, por motivos que se prendam com as emissões, proíbem o registo, a venda e a entrada em serviço de tais veículos.

Com efeitos a partir da mesma data e excepto no caso de motores de substituição para veículos em circulação, as autoridades nacionais proíbem a venda ou a utilização de novos motores que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

3. Sem prejuízo dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, e sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º e no primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 6.º, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar, por motivos que se prendam com as emissões dos veículos, a concessão da homologação CE ou da homologação a nível nacional a um novo modelo de veículo ou motor, ou proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de um novo veículo e a venda ou utilização de novos motores, sempre que o veículo ou os motores em causa cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

#### Artigo 9.º

##### **Obrigações dos Estados-Membros respeitantes à homologação de peças de substituição**

A venda ou a instalação num veículo de novos dispositivos de controlo da poluição de substituição destinados a ser montados em veículos homologados ao abrigo do presente regulamento e das suas medidas de execução são proibidas se não forem de um tipo homologado nos termos do presente regulamento.

#### Artigo 10.º

##### **Incentivos financeiros**

1. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros aplicáveis à produção de veículos a motor em série que cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento e as respectivas medidas de execução. Porém, esses incentivos deixam de se aplicar impreterivelmente o mais tardar em 31 de Dezembro de 2013.

2. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem conceder incentivos financeiros para reequipar os veículos em circulação a fim de cumprirem os valores-limite de emissão estabelecidos no anexo I ou para retirar de circulação veículos que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

3. Para cada modelo de veículo a motor, os incentivos financeiros referidos nos n.ºs 1 e 2 não podem ultrapassar o custo adicional dos dispositivos técnicos introduzidos para assegurar a conformidade com os limites de emissão especificados no anexo I, incluindo o custo da respectiva instalação no veículo.

4. A Comissão deve ser informada dos projectos de criação ou alteração dos incentivos financeiros referidos nos n.ºs 1 e 2.

#### Artigo 11.º

##### Sanções

1. Os Estados-Membros estabelecem disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção ao disposto no presente regulamento e nas suas medidas de execução e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 7 de Fevereiro de 2011, e qualquer alteração posterior das mesmas que as afecte no mais breve prazo possível.

2. Os tipos de infracções cometidas pelos fabricantes passíveis de sanções incluem:

- a) A prestação de declarações falsas durante os procedimentos de homologação ou os procedimentos de retirada de circulação;
- b) A falsificação dos resultados de ensaios para homologação ou verificação da conformidade em circulação;
- c) A omissão de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma retirada de circulação ou a uma revogação da homologação;
- d) A utilização de estratégias manipuladoras;
- e) A recusa de concessão de acesso a informação.

Os tipos de infracções cometidas pelos fabricantes, pelos reparadores e pelos operadores de veículos passíveis de sanções incluem a intervenção abusiva em sistemas de controlo das emissões de NO<sub>x</sub>. Tal inclui, por exemplo, a intervenção abusiva em sistemas que utilizam um reagente consumível.

Os tipos de infracções cometidas pelos operadores de veículos passíveis de sanções incluem a condução de um veículo sem reagente consumível.

#### Artigo 12.º

##### Redefinição das especificações

1. Após a conclusão das partes relevantes do PMP da UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, a Comissão deve, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade:

- a) Instaurar, como controlo adicional das emissões de partículas, valores-limite baseados no número de partículas emitidas, estabelecido a um nível adaptado às tecnologias efectivamente utilizadas nesse momento para satisfazer o limite de massa das partículas;
- b) Aprovar um procedimento de medição do número de partículas.

Se necessário, a Comissão deve também, sem baixar o nível de protecção do ambiente na Comunidade, especificar um valor-limite das emissões de NO<sub>2</sub> para além do valor-limite das emissões de NO<sub>x</sub> total. O limite para as emissões de NO<sub>2</sub> deve ser estabelecido a um nível que reflecta o desempenho das tecnologias existentes no momento.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

2. A Comissão estabelece factores de correlação entre o ciclo europeu transiente (ETC) e o ciclo europeu em estado estacionário (ESC) tal como descritos na Directiva 2005/55/CE, por um lado, e o ciclo de condução transiente harmonizado a nível mundial (WHTC) e o ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial (WHSC), por outro, e adapta os valores-limite em conformidade. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

3. A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e prescrições referidos no n.º 4 do artigo 5.º, bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões.

Se o processo de revisão determinar que esses procedimentos, ensaios, prescrições e ciclos de ensaio deixaram de ser adequados ou deixaram de reflectir as emissões em condições de utilização reais, devem ser adaptados por forma a reflectirem adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 13.º

4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados no ponto 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que se afigura adequado regulamentar as emissões de poluentes adicionais, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do presente regulamento.



*Artigo 13.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico – Veículos a Motor (CTVM) estabelecido no n.º 1 do artigo 40.º da Directiva 2007/46/CE.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

*Artigo 14.º***Execução**

A Comissão aprova as medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 4.º, no n.º 4 do artigo 5.º, no n.º 2 do artigo 6.º e nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 12.º até 1 de Abril de 2010.

*Artigo 15.º***Alterações ao Regulamento (CE) n.º 715/2007**

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é alterado do seguinte modo:

1. O n.º 3 do artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

- i) após a alínea h), a palavra «e» é suprimida;
- ii) é aditada uma nova alínea j), com a seguinte redacção:  
«j) Medição da potência do motor.».

2. No artigo 14.º, é suprimido o n.º 6.

*Artigo 16.º***Alterações à Directiva 2007/46/CE**

Os anexos IV, VI e XI da Directiva 2007/46/CE são alterados de acordo com o anexo II do presente regulamento.

*Artigo 17.º***Revogação**

1. São revogadas as Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE, com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2013.

2. As referências às directivas revogadas devem ser entendidas como sendo feitas para o presente regulamento.

*Artigo 18.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 7 de Agosto de 2009. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º são aplicáveis a partir de 7 de Agosto de 2009 e a subalínea i) da alínea a) e a subalínea i) da alínea b) do n.º 1, a alínea a) do n.º 2, a subalínea i) da alínea a), a subalínea i) da alínea b), a subalínea i) da alínea c), a subalínea i) da alínea d) e a subalínea i) da alínea e) do n.º 3 do anexo II são aplicáveis a partir de 31 de Dezembro de 2013.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 18 de Junho de 2009.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

Š. FÜLE

## ANEXO I

## Limites de emissão Euro VI

	Valores-limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Massa PM (mg/kWh)	Número PM <sup>(2)</sup> (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC <sup>(3)</sup>								
WHTC <sup>(3)</sup>								

Nota:

PI = ignição comandada.

CI = ignição por compressão.

<sup>(1)</sup> O nível admissível de componente de NO<sub>2</sub> nos valores-limite dos NO<sub>x</sub> pode ser definido ulteriormente.

<sup>(2)</sup> Será definida posteriormente uma norma para o número de partículas, o mais tardar em 1 de Abril de 2010.

<sup>(3)</sup> Os valores-limite referentes a WHSC e WHTC, que substituem os valores-limite referentes a ESC e ETC, serão introduzidos ulteriormente, quando os factores de correlação respeitantes aos ciclos actuais (ESC e ETC) tiverem sido estabelecidos, o mais tardar em 1 de Abril de 2010.

## ANEXO II

**Alterações à Directiva 2007/46/CE**

A Directiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

1. A parte I do anexo IV é alterada do seguinte modo:

a) O quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade									
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«41-A. Emissões (Euro VI) de veículos pesados/ acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	JO L 188 de 18.7.2009, p. 1	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X»				

iii) É aditada a seguinte nota:

«<sup>(12)</sup> Para veículos com uma massa de referência superior a 2 610 kg não homologados (a pedido do fabricante e desde que a sua massa de referência não exceda 2 840 kg) ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007»;

b) No apêndice, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	M <sub>1</sub>
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados, com excepção de todo o conjunto de prescrições referentes aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) e ao acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	JO L 188 de 18.7.2009, p. 1	A»

2. No apêndice ao anexo VI, o quadro é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

b) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Assunto	Referência do acto regulamentar	Alterado por	Aplicável às versões
«41-A. Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009»		

3. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) No apêndice 1, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_1 \leq 2\,500$ <sup>(1)</sup> kg	$M_1 > 2\,500$ <sup>(1)</sup> kg	$M_2$	$M_3$
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

b) No apêndice 2, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

c) No apêndice 3, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_1$
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	X»

d) No apêndice 4, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	H	H	H	H	H»				



e) No apêndice 5, o quadro é alterado do seguinte modo:

i) Os pontos 40 e 41 são suprimidos;

ii) É inserido um ponto com a seguinte redacção:

Item	Assunto	Referência do acto regulamentar	Grua móvel da categoria N <sub>3</sub>
«41-A.	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	Regulamento (CE) n.º 595/2009	V»