

REGULAMENTO (UE) N.º 459/2012 DA COMISSÃO**de 29 de maio de 2012****que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta 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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 3,Tendo em conta a Diretiva 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 («Diretiva-Quadro») ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 39.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho 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 ⁽³⁾, estabelecem requisitos técnicos comuns para a homologação de veículos a motor e de peças sobresselentes no que se refere às respetivas emissões e estabelecem regras em matéria de conformidade em circulação, durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), medição do consumo de combustível e acessibilidade da informação relativa à reparação e manutenção de veículos.
- (2) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, deve ser definido um número normalizado de partículas, a fim de que os veículos equipados com um motor de ignição comandada sejam homologados de acordo com as normas de emissões Euro 6.
- (3) As partículas emitidas pelos veículos podem depositar-se nos alvéolos dos pulmões humanos, causando eventualmente doenças respiratórias e cardiovasculares e uma crescente mortalidade. É, pois, do interesse público, assegurar um nível elevado de proteção contra essas partículas.

- (4) Para medir as emissões de partículas dos veículos de ignição comandada, utiliza-se atualmente o protocolo de medição do Programa de Medição de Partículas (PMP) desenvolvido para veículos com motores diesel. No entanto, existem provas de que o espectro de tamanhos e as composições químicas das emissões de partículas dos veículos com ignição comandada podem ser diferentes dos dos veículos com motor diesel. Devem ser periodicamente reexaminados os espectros dos tamanhos e a composição química, assim como a eficácia da atual técnica de medição no controlo das emissões de partículas prejudiciais. É possível que, no futuro, se exija uma revisão deste protocolo de medição para os veículos de ignição comandada.
- (5) Com base nos conhecimentos atuais, o nível das emissões de partículas dos motores convencionais de injeção indireta, que injetam o combustível nos coletores de admissão ou orifícios de admissão em vez de diretamente para a câmara de combustão é reduzido. Por conseguinte, parece justificar-se limitar, por agora, a ação regulamentadora aos veículos equipados com motores de injeção direta, sem excluir prosseguir a investigação e a supervisão do desempenho em matéria de emissão de partículas de todos os veículos com ignição comandada, em particular no que respeita ao espectro de tamanhos e à composição química das partículas emitidas e às emissões em situação real de condução, devendo a Comissão propor outras medidas regulamentares, se necessário, tendo também em conta a futura quota de mercado dos motores de injeção direta.
- (6) O Regulamento (CE) n.º 692/2008 estabeleceu um limite do número de partículas de emissões de 6×10^{11} #/km para os veículos com motor diesel da norma Euro 6. Segundo o princípio de legislação neutra do ponto de vista da tecnologia, um limite de emissões para veículos de ignição comandada abrangidos pela norma Euro 6 deveria ser idêntico, uma vez que não há indícios que sugiram que as partículas emitidas por motores de ignição comandada tenham um nível de toxicidade mais baixo do que as emitidas por motores diesel.
- (7) Espera-se que venham a estar disponíveis para ser integrados nalguns veículos abrangidos pela norma Euro 6, e a preços razoáveis, os «filtros de partículas de gasolina (GPF)», uma tecnologia eficaz de pós-tratamento para redução de partículas emitidas pelos veículos de ignição comandada. Além disso, parece provável que, num período de 3 anos após as datas obrigatórias das normas Euro 6 indicadas no artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, possa ser alcançada uma redução similar das emissões de partículas por meio de intervenções

⁽¹⁾ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.⁽³⁾ JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

internas nos motores a custos substancialmente inferiores para muitas aplicações. Qualquer intervenção no motor deve ser aplicável a todas as condições de trabalho do motor, a fim de assegurar que, na ausência de dispositivos de pós-tratamento, os níveis de emissão em condições de condução reais não são agravados.

- (8) A fim de permitir desenvolver todas as tecnologias necessárias e dar um tempo de adaptação adequado, deve ser seguida uma abordagem em duas fases, em que se aplicaria também os limites fixados para o número de partículas dos veículos com motor diesel abrangidos pela norma Euro 6.
- (9) Deve prestar-se atenção às emissões de partículas dos veículos de ignição comandada em condições de condução reais e ao desenvolvimento dos respetivos procedimentos de ensaio. A Comissão deveria desenvolver e introduzir os procedimentos de medição correspondentes no prazo de 3 anos a contar da data de entrada em vigor da norma Euro 6.
- (10) A Comissão deveria manter sob vigilância o impacto das medidas de redução do número de partículas nas emissões de CO₂ de veículos de ignição comandada.
- (11) Nos termos do artigo 4.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 692/2008, os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação desse regulamento serão homologados de acordo com as normas de emissões Euro 6 apenas quando tiverem sido introduzidos valores-limite do sistema de diagnóstico a bordo (OBD). O sistema OBD é um importante instrumento para identificar as anomalias dos dispositivos de controlo da poluição.
- (12) Na sua Comunicação 2008/C 182/08 relativa à aplicação e evolução futuras da legislação comunitária no que respeita às emissões dos veículos comerciais ligeiros e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (Euro 5 e Euro 6) ⁽¹⁾, a Comissão sugere uma série de valores limite de OBD, que refletem, em geral, os limiares aplicados à maioria dos veículos comerciais ligeiros nos Estados Unidos da América e no Canadá, a partir de 2013, onde a maioria dos sistemas OBD dos veículos são conformes à legislação instituída pelo Californian Air Resources Board (CARB). Um alinhamento dos requisitos da União com os dos Estados Unidos seria consentâneo com os objetivos de harmonização internacional e proporcionaria um nível mais elevado de proteção ambiental.
- (13) Todavia, os requisitos do sistema OBD nos Estados Unidos da América causam dificuldades no plano tecnológico aos fabricantes de veículos que não exportam para os Estados Unidos da América. Por conseguinte, deveria ser adotado um período inicial de três anos em que se aplicariam requisitos de OBD menos rigorosos, a fim de dar à indústria mais tempo para se adaptar.

- (14) Os valores-limite OBD definitivos da norma Euro 6 para CO, NMHC e PM previstos no Regulamento (CE) n.º 692/2008 deveriam ser menos rigorosos do que os valores-limite sugeridos na Comunicação de 2008/C 182/08, tendo em conta dificuldades técnicas especiais presentes nessas áreas. Além disso, o presente regulamento não deve adotar qualquer valor-limite OBD Euro 6 para o número de partículas.
- (15) Serão avaliadas numa fase ulterior as necessidades ambientais, a viabilidade técnica e a relação custo/benefício de valores-limite OBD Euro 6 mais rigorosos aplicáveis em matéria de CO e NMHC, assim como a definição de um valor-limite OBD Euro 6 em matéria de número de partículas. Quaisquer alterações resultante das exigências regulamentares a esse respeito só deveriam ser introduzidas depois de ter sido dado tempo à indústria para se adaptar. Dada a complexidade dos sistemas OBD, esse tempo de adaptação deveria ser de três ou quatro anos.
- (16) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 692/2008 devem ser consequentemente alterados.
- (17) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico - Veículos a Motor,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

- 1) Não se aplica à versão portuguesa.
- 2) Ao artigo 3.º é aditado o seguinte ponto 18:

«18. “Motor de injeção direta”, um motor que pode funcionar de um modo em que o combustível é injetado no ar de admissão após ter sido aspirado pelas válvulas de admissão.».
- 3) Ao artigo 10.º é aditado o seguinte n.º 7:

«7. Até três anos após as datas aplicáveis enunciadas nos n.ºs 4 e 5, para as novas homologações e a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de veículos novos, ao critério do fabricante, deve ser aplicado um limite de emissão do número de partículas de 6×10^{12} #/km aos veículos com motor de ignição direta comandada.».
- 4) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

⁽¹⁾ JO C 182 de 19.7.2008, p. 17.

Artigo 2.º

O Regulamento (CE) n.º 692/2008 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 4.º é suprimido o n.º 7.
- 2) Os anexos I, XI, e XVI são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 29 de maio de 2012.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

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

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

1) O texto na segunda linha da última coluna do quadro 1 (Limites de emissão Euro 5) é substituído pelo seguinte:

«Número de partículas (PN)».

2) O quadro 2 é substituído pelo seguinte:

«Quadro 2

Limites de emissão Euro 6

Categoria	Classe	Massa de referência (RM) (kg)	Valores limite													
			Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa total de hidrocarbonetos (THC)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)		Massa de óxidos de azoto (NO _x)		Massa combinada de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (THC + NO _x)		Massa de partículas (PM) ⁽¹⁾		Número de partículas (PN)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾ ⁽³⁾	CI
M	—	Todas	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹
N ₂	—	Todas	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 × 10 ¹¹	6,0 × 10 ¹¹

Legenda: PI = ignição comandada, CI = ignição por compressão

⁽¹⁾ Um limite de 5,0 mg/km para as emissões de massa de partículas é aplicável aos veículos homologados no que se refere aos limites de emissão do presente quadro mediante o protocolo de medição de massa de partículas anterior, antes de 1.9.2011.

⁽²⁾ Os limites de massa e de número de partículas para motores de ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção direta.

⁽³⁾ Até três anos a contar das datas previstas no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5, para novas homologações e para veículos novos, respetivamente, um limite de emissão do número de partículas de 6,0 × 10¹² #/km é aplicável aos veículos abrangidos pela norma Euro 6 de ignição comandada de injeção direta, ao critério do fabricante. Até àquelas datas, impreritavelmente, deverá ser aplicado um método de ensaio de homologação que assegure a efetiva limitação do número de partículas emitidas pelos veículos em condições de condução reais.»

ANEXO II

Alterações ao Regulamento (CE) n.º 692/2008

O Regulamento (CE) n.º 692/2008 é alterado do seguinte modo:

1) No anexo I, o apêndice 6 é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 1, a segunda frase passa a ter a seguinte redação:

«Este número é seguido por um ou mais caracteres que indicam as diferentes categorias em conformidade com o quadro 1.»;

b) O quadro 1 é substituído pelo seguinte:

«Quadro 1

Caráter	Norma de emissões	Norma OBD	Categoria e classe de veículo	Motor	Data de aplicação: novos modelos	Data de aplicação: veículos novos	Data do último registo
A	Euro 5a	Euro 5	M, N ₁ classe I.	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.12.2012
B	Euro 5a	Euro 5	M ₁ destinados a satisfazer necessidades sociais específicas (excluindo M ₁ G)	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.12.2012
C	Euro 5a	Euro 5	M, G destinados a satisfazer necessidades sociais específicas	CI	1.9.2009	1.1.2012	31.8.2012
D	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
E	Euro 5a	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2010	1.1.2012	31.12.2012
F	Euro 5b	Euro 5	M, N ₁ classe I.	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
G	Euro 5b	Euro 5	M ₁ destinados a satisfazer necessidades sociais específicas (excluindo M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
H	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
I	Euro 5b	Euro 5	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2013	31.12.2013
J	Euro 5b	Euro 5 +	M, N ₁ classe I.	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
K	Euro 5b	Euro 5+	M ₁ destinados a satisfazer necessidades sociais específicas (excluindo M ₁ G)	CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2015
L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016

Caráter	Norma de emissões	Norma OBD	Categoria e classe de veículo	Motor	Data de aplicação: novos modelos	Data de aplicação: veículos novos	Data do último registo
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ classe I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6- -plus IUPR	M, N ₁ classe I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6- -plus IUPR	N ₁ classe II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6- -plus IUPR	N ₁ classe III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ classe I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ classe III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	

Caráter	Norma de emissões	Norma OBD	Categoria e classe de veículo	Motor	Data de aplicação: novos modelos	Data de aplicação: veículos novos	Data do último registo
ZX	n.d.	n.d.	Todos os veículos	Bateria totalmente elétricos	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	n.d.	n.d.	Todos os veículos	Células de combustível totalmente elétricos	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	n.d.	n.d.	Todos os veículos que utilizam certificados em conformidade com o ponto 2.1.1 do anexo I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Legenda:

Normas de emissão "Euro 5a" = exclui o procedimento de medição de partículas revisto, a norma relativa ao número de partículas e o ensaio de emissões a baixa temperatura dos veículos multicompostível com biocompostível;

Normas de emissão "Euro 5b" = exigências completas de valores de emissão Euro 5, incluindo o procedimento de medição de partículas revisto, a norma relativa ao número de partículas para veículos CI e o ensaio de emissões a baixa temperatura dos veículos multicompostível com biocompostível;

Normas de emissão "Euro 6a" = exclui o procedimento de medição de partículas revisto, a norma relativa ao número de partículas e o ensaio de emissões a baixa temperatura dos veículos multicompostível com biocompostível;

Normas de emissão "Euro 6b" = exigências de valores de emissão Euro 6, incluindo o procedimento de medição de partículas revisto, as normas relativas ao número de partículas (valores preliminares para veículos PI) e o ensaio de emissões a baixa temperatura dos veículos multicompostível com biocompostível;

Normas de emissão "Euro 6c" = exigências completas de valores de emissão Euro 6, ou seja, norma de emissão Euro 6b e número definitivo de partículas para veículos PI;

Norma OBD "Euro 5" = exigências de base de Euro 5 OBD, com exclusão do coeficiente de rendimento em circulação (IUPR), deteção de NO_x para veículos a gasolina e valores-limite mais estritos no que diz respeito aos motores diesel;

Norma OBD "Euro 5+" = inclui coeficiente de rendimento em circulação (IUPR) menos rigorosa, deteção de NO_x para os veículos a gasolina e limiares PM mais restritos para veículos com motor diesel;

Norma OBD "Euro 6-" = valores-limite OBD menos rigorosos;

Norma OBD "Euro 6-mais IUPR" = inclui valores-limite OBD menos rigorosos e coeficiente de rendimento em circulação (IUPR) menos rigoroso;

Norma OBD "Euro 6-1" = exigências completas de Euro 6 para os sistemas OBD com valores-limite preliminares do OBD, tal como definidos no ponto 2.3.4 do Anexo XI, e IUPR parcialmente menos rigorosos;

Norma OBD "Euro 6-2" = exigências completas de Euro 6 com valores-limite definitivos para os sistemas OBD, tal como definidos no ponto 2.3.3 do anexo XI.

2) O anexo XI é alterado do seguinte modo:

a) São aditados os seguintes pontos 2.3.3 e 2.3.4:

«2.3.3. Os valores-limite OBD para os veículos que sejam homologados segundo os limites de emissões Euro 6 indicados no quadro 2 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007 a partir de três anos a contar das datas indicadas no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5, do mesmo regulamento são indicados no seguinte quadro:

Valores-limite definitivos aplicáveis ao OBD ao abrigo da norma Euro 6

Categoria	Classe	Massa de referência (RM) (kg)	Massa de monóxido de carbono		Massa de hidrocarbonetos não metânicos		Massa de óxidos de azoto		Massa de partículas		Número de partículas	
			(CO) (mg/km)	(CI)	(NMHC) (mg/km)	(CI)	(NO _x) (mg/km)	(PI)	(CI)	(PM) (mg/km)	(PI)	(PN) (#/km)
M	—	Todas	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N ₁ ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		

Categoria	Classe	Massa de referência (RM) (kg)	Massa de monóxido de carbono		Massa de hidrocarbonetos não metânicos		Massa de óxidos de azoto		Massa de partículas		Número de partículas	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI ²) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PI) (mg/km)	(PN) (#/km)
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	—	Todas	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Legenda: PI = ignição comandada, CI = ignição por compressão

Nota explicativa:

Os valores-limite de OBD enunciados serão revistos pela Comissão até 1 de setembro de 2014. Caso estes valores-limite não se revelem tecnicamente viáveis, os respetivos valores ou as datas obrigatórias de aplicação devem ser alterados em conformidade, tendo em consideração os efeitos de outros novos requisitos e ensaios que serão introduzidos para os veículos abrangidos pela norma Euro 6. Se a revisão revelar uma necessidade ambiental, assim como a sua viabilidade técnica e um benefício económico líquido, será necessário adotar valores mais restritivos e introduzir valores-limite do sistema OBD para o número de partículas, ou, se for caso disso, para outros poluentes regulamentados. Neste processo, deverá ser dado à indústria tempo suficiente para introduzir os desenvolvimentos técnicos necessários.

- 2.3.4. Até três anos a contar das datas especificadas no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, para novas homologações e veículos novos, respetivamente, os seguintes valores-limite do sistema OBD devem ser aplicados aos veículos que sejam homologados segundo os limites de emissão Euro 6, apresentados no quadro 2 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007, ao critério do fabricante:

Valores-limite preliminares aplicáveis ao sistema OBD ao abrigo da norma Euro 6

Categoria	Classe	Massa de referência (RM) (kg)	Massa de monóxido de carbono		Massa de hidrocarbonetos não metânicos		Massa de óxidos de azoto		Massa de partículas	
			(CO) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(NMHC) (mg/km)	(CI ²) (mg/km)	(NO _x) (mg/km)	(CI) (mg/km)	(PM) (mg/km)	(CI) (mg/km)
M	—	Todas	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁ (³)	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Todas	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Legenda: PI = ignição comandada, CI = ignição por compressão;

- b) O ponto 2.14 é substituído pelo seguinte:

«2.14. Contrariamente ao disposto no ponto 3.3.5 do anexo 11 do Regulamento UNECE n.º 83, os seguintes dispositivos devem ser monitorizadas em caso de anomalia generalizada ou de remoção total, se desta última tiver resultado a ultrapassagem dos limites de emissão aplicáveis:

- a partir de 1 de setembro de 2011, os coletores de partículas montados em motores de ignição por compressão, enquanto unidade técnica independente ou integrados num dispositivo combinado de controlo de emissões;

- para os veículos certificados segundo os valores-limite OBD indicados nos quadros dos pontos 2.3.3 ou 2.3.4, os sistemas pós-tratamento NO_x montados nos motores de ignição por compressão, enquanto unidade independente ou integrados num dispositivo combinado de controlo de emissões;
- para os veículos certificados segundo os valores-limite OBD indicados nos quadros dos pontos 2.3.3 ou 2.3.4, os catalisadores de oxidação diesel (DOC) montados em motores de ignição por compressão, enquanto unidade independente ou integrados num dispositivo combinado de controlo de emissões.

Os dispositivos a que se refere o primeiro parágrafo devem também ser monitorizados para deteção de qualquer avaria de que resulte a ultrapassagem dos valores-limite OBD aplicáveis.;

c) No ponto 3.1.5 do apêndice 1 é aditada a seguinte frase:

«Para novas homologações e veículos novos, o monitor requerido no ponto 2.9 do presente anexo deve ter um IUPR superior ou igual a 0,1 durante um período de três anos a contar das datas especificadas no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, respetivamente.»

3) O ponto 6.2 do anexo XVI passa a ter a seguinte redação:

- «6.2. O fabricante deve demonstrar que a utilização dos sensores referidos no ponto 6.1 e de quaisquer outros sensores no veículo tem como resultado a ativação do sistema de aviso do condutor a que se refere o ponto 3, a afixação de uma mensagem com a advertência apropriada (por exemplo, "emissões excessivas - verificar ureia", "emissões excessivas - verificar AdBlue", "emissões muito elevadas - verificar reagente") e o sistema de persuasão do condutor referido no ponto 8.3, em caso de ocorrência das situações referidas nos pontos 4.2, 5.4 ou 5.5.

Para efeitos do presente ponto, presume-se a ocorrência das seguintes situações:

- no caso de veículos homologados segundo os limites de emissão Euro 5 do quadro 1 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007, se for excedido o limite aplicável de emissões de NO_x desse quadro, multiplicado por um fator de 1,5;
- no caso de veículos homologados segundo os limites de emissão Euro 6 do quadro 2 do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007, se for excedido o valor-limite aplicável de emissões de NO_x do sistema OBD constante dos quadros indicados nos pontos 2.3.2, 2.3.3 e 2.3.4 do anexo XI.

As emissões de NO_x no decurso do ensaio destinado a demonstrar a conformidade com estas exigências não devem ser superiores em 20 % aos valores referidos na segunda frase.»
