



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 21.12.2007  
COM(2007) 851 final

2007/0295 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**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**

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2007)1718}  
{SEC(2007)1720}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1) CONTEXTO DA PROPOSTA

#### **Justificação e objectivos da proposta**

A proposta tem como objectivo estabelecer regras harmonizadas para a construção de veículos a motor, tendo em vista garantir o funcionamento do mercado interno e assegurar ao mesmo tempo um nível elevado de protecção ambiental no que respeita às emissões para a atmosfera.

Para assegurar o bom funcionamento do mercado único na União Europeia, tornam-se necessárias normas comuns que limitem a emissão de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos a motor. A adopção de medidas a nível comunitário impede que surjam nos Estados-Membros normas diferentes para os mesmos produtos, o que conduziria a uma fragmentação do mercado interno e imporia entraves desnecessários ao comércio intracomunitário.

Os Estados-Membros e os seus cidadãos estão preocupados com os riscos para a saúde humana e para o ambiente decorrentes da poluição atmosférica. Embora a qualidade do ar tenha melhorado ao longo da última década, subsistem problemas importantes a este nível em toda a União Europeia, sobretudo nas áreas urbanas e nas regiões densamente povoadas.

#### **Contexto geral**

Os limites de emissão Euro IV para camiões e autocarros são aplicáveis a partir de 9 de Novembro de 2006 e os limites de emissão Euro V serão aplicáveis a partir de 1 de Outubro de 2008 para novas homologações<sup>1</sup> em ambos os casos.

Se a política de redução dos níveis de emissão dos veículos a motor pesados não for alterada, é grande o risco de o funcionamento do mercado interno ser prejudicado pela adopção de medidas unilaterais por parte dos Estados-Membros. Por outro lado, subsistirá o problema da má qualidade do ar na União Europeia e a poluição atmosférica continuará a fazer sentir os seus efeitos negativos sobre a saúde humana.

#### **Disposições existentes no domínio da proposta**

Os requisitos para emissões de veículos pesados e respectivos motores são presentemente regidos pela Directiva 2005/55/CE<sup>1</sup>, tal como aplicada pela Directiva 2005/78/CE<sup>2</sup>.

---

<sup>1</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 veículos (J O L 275 de 20.10.2005, p. 1).

<sup>2</sup> Directiva 2005/78/CE da Comissão, de 14 de Novembro de 2005, que aplica a Directiva 2005/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho 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 veículos e altera os seus anexos I, II, III, IV e VI (JO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

## **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A proposta foi elaborada no contexto do programa «Ar limpo para a Europa» (*Clean Air For Europe – CAFE*), que forneceu a base técnica para a definição da estratégia temática sobre a poluição atmosférica<sup>3</sup>. No âmbito do programa CAFE, foram avaliados os níveis de emissões, a qualidade do ar actual e futura, bem como os custos e benefícios da adopção de novas medidas destinadas a melhorar a qualidade do ar. Com base nesta análise, a Comissão identificou as medidas a adoptar para alcançar os níveis de qualidade do ar necessários. As normas Euro VI constituem uma das várias medidas importantes previstas para reduzir as emissões dos precursores de ozono (tais como óxidos de azoto - NO<sub>x</sub> e os hidrocarbonetos - HC) e das partículas.

Além do mais, a proposta está em total conformidade com os objectivos da estratégia de desenvolvimento sustentável da União Europeia e contribui de forma significativa para a realização dos objectivos da estratégia de Lisboa.

## **2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

### **Obtenção e utilização de competências especializadas**

#### *Domínios científicos/de especialização em questão*

A proposta exigia uma análise das tecnologias a utilizar para reduzir as emissões e os custos decorrentes da concretização dos diversos cenários previstos para os valores-limite de emissão Euro VI.

#### *Metodologia utilizada*

Em 2004, os serviços da Comissão enviaram um questionário às partes interessadas sobre os novos limites de emissão Euro VI para veículos pesados. O questionário apresentava vários cenários para a adopção de novos valores-limite e procurava obter dados sobre a tecnologia que seria necessária para cumprir esses valores, bem como sobre os custos conexos. Foi contratado um painel de peritos, composto por consultores independentes, para analisar as respostas ao questionário. Pretendia-se avaliar e validar as respostas das partes interessadas, assim como chegar a uma posição comum sobre a tecnologia necessária e sobre os custos para cada cenário. Esta informação foi utilizada para estabelecer modelos dos impactos dos diversos cenários associados aos limites de emissão.

#### *Principais organizações/peritos consultados*

Os dados foram recolhidos junto de diversas partes interessadas do sector automóvel e coligidos por um grupo de consultores sob a direcção de TNO, nos Países Baixos.

#### *Resumo dos pareceres recebidos e utilizados*

O painel de consultores elaborou um resumo dos dados relativos aos custos fornecidos pelas partes interessadas. A Comissão utilizou o relatório deste painel como base para a análise dos vários cenários relativos aos valores-limite de emissão. Os valores-limite preferidos foram escolhidos com base na sua viabilidade técnica e relação custo/eficácia.

---

<sup>3</sup> COM(2005) 446 final de 21.9.2005.

*Meios utilizados para divulgar publicamente o parecer dos especialistas*

O relatório do painel de peritos está disponível no sítio Internet da DG Empresas e Indústria<sup>4</sup>.

### **Avaliação de impacto**

Está actualmente em curso um estudo de impacto, no qual são equacionadas cinco opções estratégicas:

- (1) *Ausência de mudança política:* os valores-limite de emissão de Euro V (Directiva 2005/55/CE, na sua última redacção) permanecem em vigor para os veículos pesados.

Se a política de redução dos níveis de emissão dos veículos a motor não for alterada, é grande o risco de surgirem entraves ao funcionamento do mercado interno. Na ausência de normas de emissão mais rigorosas a nível europeu, é provável que os Estados-Membros comecem a adoptar legislação por iniciativa própria ou a recorrer a outras medidas, tais como, por exemplo, a proibição da entrada de certos tipos de veículos nas cidades ou a criação de zonas de baixo nível de emissões.

Por outro lado, subsistirá o problema da má qualidade do ar na União Europeia, uma vez que a poluição atmosférica continuará a fazer sentir os seus efeitos negativos sobre a saúde humana. O programa CAFE demonstrou que, não obstante os progressos registados ao nível da emissão de poluentes, segundo as projecções efectuadas, os efeitos da poluição atmosférica na saúde humana serão ainda significativos em 2020 em toda a União.

Por conseguinte, esta opção política não é considerada viável.

- (2) *Regulação a nível europeu:* revisão da legislação Euro V em vigor mediante o estabelecimento de novos valores-limite de emissão Euro VI na União Europeia.

Em comparação com o cenário de «ausência de mudança política», a opção reguladora terá a nítida vantagem de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a melhoria da qualidade do ar, o que trará melhorias para a saúde pública, das quais resultarão obviamente reduções nos custos dos cuidados de saúde.

Os impactos indirectos desta opção podem ser positivos em termos de competitividade internacional da indústria da UE, sobretudo nos mercados em que se aplique regulamentação rigorosa em matéria ambiental.

Nesta opção, foi considerada a possibilidade de aplicar as normas Euro VI numa única fase ou em duas fases, mas, a avaliar pelo parecer expresso por uma vasta maioria nas respostas à consulta pública, foi decidido introduzir as normas Euro VI numa única fase.

Assim, na presente proposta, é seguida a opção «regulação».

- (3) *Regulação nos Estados-Membros:* os Estados-Membros elaboram as suas próprias normas de emissões e/ou impõem outras medidas (por exemplo, restrições temporárias de circulação dos veículos que não cumpram as normas mais exigentes).

---

<sup>4</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/index.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm)

Esta abordagem acarretaria efeitos nocivos para o funcionamento do mercado interno, por exemplo, no que respeita ao mercado dos veículos comerciais, mas também à livre circulação dos bens transportados por estes veículos. Esta opção foi, por isso, rejeitada.

- (4) *Incentivos fiscais concedidos pelos Estados-Membros:* os Estados-Membros introduzem, a título voluntário, incentivos fiscais para os veículos que respeitem valores-limite mais restritos do que os Euro V.

Pode-se questionar a sustentabilidade destas medidas a longo prazo. Esta política poderia, assim, gerar fortes incertezas para os fabricantes quanto à procura de veículos menos poluentes.

Além do mais, a existência de regimes de incentivos diferentes em países vizinhos poderia produzir efeitos transfronteiriços imprevisíveis, tanto ao nível dos padrões de compra de veículos como do impacto na poluição atmosférica. A própria existência do mercado único de veículos poderia ser posta em risco.

Assim, esta opção não garante a realização dos objectivos políticos e poderia mesmo ter um impacto negativo no funcionamento do mercado interno, ao reduzir o grau de certeza quanto à procura de tipos de veículos específicos.

Por conseguinte, não é esta a abordagem a seguir.

- (5) *Abordagem não reguladora:* auto-regulação por meio de compromissos negociados com a indústria automóvel com vista à redução das emissões dos veículos novos.

Não é certo que um compromisso voluntário ofereça garantias adequadas de cumprimento de um nível de emissão específico ou da existência de sanções adequadas em caso de violação desse compromisso. Além disso, nada indica que a adopção de uma abordagem voluntária ofereceria vantagens adicionais para a indústria, os governos ou o público em geral.

As séries «Euro» de legislação sobre as emissões são amplamente utilizadas em muitos mercados emergentes. A evolução do sistema regulador no domínio das emissões estabelecido na UE tem, pois, implicações importantes em todo o mundo. A adopção de uma abordagem voluntária, em detrimento da abordagem reguladora, seria prejudicial para o processo de harmonização a nível mundial.

Por conseguinte, a opção não reguladora é posta de parte.

### **3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA**

#### **Síntese da acção proposta**

O principal aspecto do presente regulamento reside no facto de impor uma nova redução dos limites de emissões dos veículos para as partículas e os óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>).

Será imposta uma redução de 66% da massa das emissões de partículas dos veículos com motor de ignição por compressão. Embora esta redução do limite de emissão não prescreva uma tecnologia específica, exigirá, de facto, que se introduzam filtros de partículas diesel (DPF).

O limite de emissão seleccionado para partículas pode ser cumprido com recurso a filtros abertos ou fechados. Os filtros fechados têm a vantagem de reduzir as partículas ultrafinas, consideradas as mais prejudiciais para saúde. Para evitar que, no futuro, possam ser desenvolvidos filtros abertos que cumpram o novo limite fixado para a massa de partículas mas permitam a passagem de uma grande quantidade de partículas ultrafinas, prevê-se introduzir, numa fase posterior, uma nova norma destinada a limitar o número de partículas que podem ser emitidas. De momento, não convém definir uma norma baseada no número, visto que está em curso na UNECE uma investigação nesta matéria no âmbito do Programa de Medição de Partículas (PMP). Esta questão está ainda a ser examinada pelo grupo de trabalho competente da UNECE. Deverá passar a aplicar-se uma norma relativa ao número de partículas, uma vez disponibilizados os resultados do programa PMP.

Para veículos com motor de ignição por compressão, prevê-se uma redução de 80% dos NOx. Para cumprir este limite de emissão no estado actual da tecnologia, será necessário introduzir medidas relativas ao funcionamento interno dos motores (por exemplo, circulação dos gases de escape - EGR) e dispositivos de pós-tratamento (por exemplo, redução catalítica selectiva - SCR). A proposta prevê igualmente reduções das emissões dos motores de ignição comandada.

A proposta inclui uma exigência de que a informação do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) e a informação relativa à reparação e manutenção dos veículos sejam disponibilizadas através de sítios web no formato normalizado desenvolvido por um comité técnico constituído pelas partes interessadas (o chamado «formato OASIS»).

A introdução de prescrições harmonizadas a nível mundial é um elemento importante no esforço de redução dos custos dos ensaios da indústria automóvel e favorecerá a competitividade dos fabricantes europeus de motores e de veículos. Neste contexto, a presente proposta introduz prescrições, desenvolvidas no âmbito da UNECE WP.29 - Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos - em relação a:

1. Utilização, para a avaliação das emissões de poluentes, de ciclos de condução em estado estacionário (WHSC) e de ciclo transiente (WHTC) harmonizados a nível mundial.
2. Metodologia de ensaio e medição de emissões.
3. Sistemas de diagnóstico a bordo harmonizados a nível mundial (WWH-OBD)

A proposta introduz também exigências para a homologação de componentes de pós-tratamento de gases de escape, como catalisadores e filtros de partículas diesel (DPF).

### **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o artigo 95.º do Tratado.

### **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não incide em matéria que é da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros em virtude da necessidade de evitar o aparecimento de obstáculos ao mercado único e tendo em conta as implicações transfronteiriças da poluição atmosférica.

A modelização atmosférica mostra que a poluição emitida num Estado-Membro contribui para a poluição medida noutros Estados-Membros, pelo que se torna necessária uma acção concertada à escala da UE para resolver o problema da poluição atmosférica.

Os objectivos da proposta serão realizados com maior eficácia através da acção comunitária, dado que esta evitará a fragmentação do mercado interno, que de outra forma ocorreria. Ao estabelecer normas uniformes para o nível das emissões de poluentes dos veículos a motor, a proposta assegura uma melhoria da qualidade do ar na União Europeia e aborda a questão da poluição atmosférica transfronteiriça.

Por conseguinte, a proposta cumpre o princípio da subsidiariedade.

## **Princípio da proporcionalidade**

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que não excede o necessário para atingir o objectivo de garantir o bom funcionamento do mercado interno, assegurando ao mesmo tempo um elevado nível de protecção do ambiente.

A análise custo-benefício que está a ser levada a efeito no âmbito da avaliação do impacto da proposta demonstra que os valores-limite de emissão seleccionados trazem benefícios para a sociedade em geral.

## **Escolha dos instrumentos**

O instrumento proposto é um regulamento. Outros instrumentos jurídicos não seriam adequados pela seguinte razão:

- Considera-se que o regulamento oferece a indispensável garantia de cumprimento das disposições, sem necessitar de transposição para a legislação nacional dos Estados-Membros.

A proposta utiliza a abordagem «a dois níveis» já empregue noutros actos legislativos como, por exemplo, na directiva relativa às emissões dos veículos pesados<sup>5</sup>. Esta abordagem prevê que a proposta e a adopção da legislação sigam duas vias diferentes, mas paralelas:

- em primeiro lugar, as principais disposições são definidas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho sob a forma de um regulamento com base no artigo 95.º do Tratado CE, através do procedimento de co-decisão («proposta de co-decisão»);
- em segundo lugar, as especificações técnicas de execução das principais disposições são estabelecidas sob a forma de um regulamento adoptado pela Comissão, assistida por um comité de regulamentação («proposta de comitologia»).

## **4) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS**

A presente proposta não tem qualquer incidência no orçamento comunitário.

## **5) INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES**

### **Simulação, fase-piloto e período de transição**

A proposta prevê períodos de transição gerais, que visam proporcionar aos fabricantes de veículos prazos suficientes para a adaptação às novas disposições.

---

<sup>5</sup> Directiva 2005/55/CE (JO L 275 de 20.10.2005, p. 1), tal como aplicada pela Directiva 2005/78/CE (JO L 313 de 29.11.2005, p. 1).

## **Simplificação**

A proposta proporciona uma simplificação da legislação.

A Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Actualizar e simplificar o acervo comunitário»<sup>6</sup> identifica, como área prioritária para a simplificação da legislação comunitária o sistema de homologação de veículos a motor. Serão revogadas as Directivas 2005/55/CE, 2005/78/CE e 2006/51/CE. Além disso, a Directiva 80/1269/CEE<sup>7</sup>, e suas alterações, relativa à potência dos motores dos veículos a motor será igualmente revogada e as suas prescrições técnicas são incluídas na presente proposta.

A proposta prevê a simplificação dos procedimentos administrativos das autoridades públicas (da UE ou nacionais). A proposta está incluída no programa da Comissão para a actualização e simplificação do acervo comunitário e no seu programa legislativo e de trabalho com a referência 2007/ENTR/009.

## **Revogação da legislação em vigor**

A adopção da proposta implicará a revogação de legislação em vigor. Os actos em questão são indicados no artigo 15.º da proposta.

## **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide em matéria do EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

---

<sup>6</sup> COM(2003) 71 final de 11.2.2003.

<sup>7</sup> 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 (JO L 375 de 31.12.1980, p. 46).

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**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**

**(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 e, nomeadamente, o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>8</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>9</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>10</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, 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>11</sup>. Por conseguinte, os Anexos IV, VI e XI dessa directiva devem ser alterados em conformidade.
- (3) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem jurídica na legislação comunitária relativa aos veículos. O presente regulamento deve, pois, definir apenas as disposições fundamentais sobre as emissões dos veículos, sendo as

---

<sup>8</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>9</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>10</sup> JO C [...], [...], p. [...].

<sup>11</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p.1.

especificações técnicas estabelecidas mediante a aplicação de medidas adoptadas de acordo com o procedimento de comitologia.

- (4) O sexto programa comunitário de acção em matéria de ambiente, adoptado pela Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2002, estabelece a necessidade de reduzir a poluição para níveis que minimizem os efeitos nocivos para a saúde humana, prestando uma atenção especial às populações sensíveis e ao ambiente em geral. A legislação comunitária instaurou 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. O programa «Ar limpo para a Europa» (CAFE) levou à adopção de uma estratégia temática no domínio de poluição atmosférica<sup>12</sup>. Entre as conclusões da referida estratégia temática, figura a necessidade de novas reduções das emissões procedentes dos agregados familiares, dos sectores dos transportes (aéreos, marítimos e rodoviários) e da energia, agricultura e indústria para se atingirem os objectivos da UE em matéria de qualidade do ar. Cumpre, neste contexto, abordar a questão da redução das emissões dos veículos 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 (óxidos de azoto e 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, devem ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores-limite de emissão.
- (6) Em particular, é necessária a redução das emissões de óxido de azoto 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 óxido de azoto logo numa fase inicial deverá proporcionar segurança aos fabricantes de veículos na programação a longo prazo e à escala 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 que se obtêm em termos de incentivo à inovação, melhoria da qualidade do ar, redução das despesas com a saúde e 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 acesso livre à informação sobre a reparação de veículos, através de um formato pesquisa normalizado que possa ser utilizado para obter informações técnicas, bem como 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 e à sua interacção com outros sistemas do veículo. É conveniente estabelecer especificações técnicas para serem seguidas pelos fabricantes nos respectivos sítios

---

<sup>12</sup> COM(2005) 446 de 21.9.2005.

web, conjuntamente com medidas selectivas destinadas a assegurar um acesso razoável para as pequenas e médias empresas (PME).

- (9) A Comissão deve continuar a analisar as emissões até agora não reguladas que têm origem na utilização generalizada de novas formulações de combustíveis, novas tecnologias de motores e novos sistemas de controlo de emissões e, se for caso disso, apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de regulação dessas emissões.
- (10) É oportuno incentivar a introdução de veículos movidos a combustíveis alternativos, que possam gerar baixas emissões de óxidos de azoto e de partículas, pelo que se justifica a introdução de valores-limite para hidrocarbonetos, hidrocarbonetos não metânicos e metanos.
- (11) Para garantir o controlo das emissões de partículas ultrafinas (PM 0,1 µm e inferior), devem 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 UNECE e ser consentânea com os ambiciosos objectivos ambientais existentes.
- (12) A Comissão deve adoptar ciclos de condução harmonizados a nível mundial no procedimento de ensaio que constitui a base da legislação de 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 (OCE).
- (13) Os sistemas de diagnóstico a bordo (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 deve continuar a analisar as prescrições aplicáveis a esses sistemas e os limiares de tolerância para os erros de monitorização.
- (14) A fim de acompanhar a contribuição deste sector para as emissões globais de gases com efeito de estufa (GHG), a Comissão deve instaurar a medição do consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono dos veículos pesados.
- (15) A fim de controlar melhor as emissões reais dos veículos em circulação, incluindo das OCE e facilitar o processo de conformidade em circulação, deve ser adoptada uma metodologia de ensaio e prescrições de desempenho baseadas na utilização dos sistemas de medição de emissões portáteis (PEMS).
- (16) Com o intuito de cumprir os objectivos em matéria de qualidade do ar, a Comissão deve introduzir disposições harmonizadas para assegurar que as emissões fora de ciclo dos motores e dos veículos pesados são adequadamente controladas com base numa larga gama de condições de funcionamento do motor e de condições ambientais.

- (17) Para assegurar o cumprimento das normas estabelecidas para emissões de poluentes, é fundamental que o sistema de pós-tratamento, e mais especificamente no caso dos NOx, funcione correctamente. Neste contexto, devem ser introduzidas medidas para garantir o funcionamento adequado de sistemas que se baseiam na utilização de um reagente.
- (18) 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 deve afectar o direito de os Estados-Membros incluírem as emissões na base de cálculo dos impostos sobre os veículos.
- (19) Os Estados-Membros devem estabelecer normas relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e velar pela sua aplicação. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (20) Os requisitos em matéria de potência dos motores dos veículos a motor contidos na Directiva 80/1269/CE devem ser retomados no presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 715/2007. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser alterado em conformidade e a Directiva 80/1269/CE revogada.
- (21) O n.º 6 do artigo 14.º do Regulamento n.º 715/2007 deve ser suprimido, uma vez que o presente regulamento revoga a directiva em questão. O Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve, pois, ser alterado em conformidade.
- (22) A fim de simplificar a legislação comunitária, é conveniente substituir as directivas em vigor por um regulamento. O recurso a um regulamento assegura a aplicação directa das disposições técnicas circunstanciadas aos fabricantes, às entidades homologadoras e aos serviços técnicos, e permitirá que essas disposições sejam actualizadas com maior rapidez e eficácia. A legislação existente relativa a emissões dos veículos pesados, nomeadamente as Directivas 2005/55/CE, 2005/78/CE e 2006/51/CE, deve ser revogada.
- (23) As medidas necessárias à aplicação do presente regulamento devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão<sup>13</sup>.
- (24) Em particular, devem ser conferidos poderes à Comissão para introduzir valores-limite baseados no número de partículas emitidas no Anexo I, especificar o valor do nível admissível da componente de NO<sub>2</sub> no valor-limite dos NOx, estabelecer procedimentos, ensaios e prescrições específicos para homologação, um procedimento de medição do número de partículas, assim como adoptar medidas relativas a emissões fora de ciclo, 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 suplementar o presente regulamento, aditando elementos novos e não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

---

<sup>13</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (25) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento - a saber, a realização do mercado interno pela introdução de prescrições técnicas comuns relativas às emissões dos veículos a motor e a garantia de acesso à informação sobre a reparação e manutenção de veículos para os operadores independentes em pé de igualdade com as oficinas de reparação e os representantes autorizados - não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, ser mais adequadamente alcançados 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, mencionado no referido artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

### *Artigo 1.º*

#### ***Objecto***

O presente regulamento define prescrições técnicas comuns para a homologação de veículos a motor, motores e peças de substituição no que se refere às respectivas emissões.

O presente regulamento estabelece igualmente regras para a conformidade de veículos e motores em circulação, a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, os sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), a medição das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) e do consumo de combustível e de fumos de diesel, bem como para o acesso à informação relativa a sistemas de diagnóstico a bordo e às informações relativas à reparação e manutenção de veículos.

### *Artigo 2.º*

#### ***Âmbito de aplicação***

O presente regulamento aplica-se a veículos 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 que exceda 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.

### *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, óxidos de azoto expressos em equivalente de dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>), e 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 pelo tubo de escape;
- (4) «Emissões pelo 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» ou «sistema OBD», um sistema de controlo das emissões capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de códigos de anomalia armazenados na memória de um computador;
- (8) «Estratégia manipuladora» designa 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 artigo 3.º da Directiva 2007/46/CE;
- (11) «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspeção, inspeção periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização 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) «Operadores independentes», as empresas que não sejam oficinas de reparação ou representantes autorizados, directa ou indirectamente envolvidas na reparação e manutenção de veículos a motor, nomeadamente, as empresas de reparação, os fabricantes ou distribuidores de equipamento, de ferramentas de reparação ou de peças sobresselentes, os editores de informações técnicas, os clubes automobilísticos, as empresas de assistência rodoviária, os operadores de serviços de inspeção e ensaio e os operadores que ofereçam formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos;

- (13) «Veículo a combustível alternativo», um veículo concebido para poder funcionar com pelo menos um tipo de combustível que, ou é gasoso à temperatura e pressão atmosféricas, ou é fundamentalmente derivado de óleos não minerais;
- (14) «Massa de referência», a massa do veículo em ordem de marcha diminuída de uma massa fixa de 75 kg do condutor e adicionada de uma massa fixa de 100 kg.

#### *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 serviço na Comunidade e todos os novos dispositivos de controlo da poluição de substituição sujeitos a homologação nos termos do artigo 8.º, que sejam vendidos ou entrem em circulação na Comunidade estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento.
  
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 adoptadas pelos fabricantes deverão ser adequadas para garantir que as emissões do tubo de escape e resultantes da evaporação sejam eficazmente limitadas, nos termos do presente regulamento, ao longo da vida normal dos veículos e em condições de uso normais.

Para o 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 não superior a 16 toneladas e M<sub>3</sub>, classes I, II, A e B, com uma massa máxima tecnicamente admissível não 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, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, determina procedimentos e prescrições específicas para a aplicação dos números 1 e 2 do presente artigo.

### *Artigo 5.º*

#### *Prescrições 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 de forma a que os componentes susceptíveis de afectar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo cumpra, em utilização normal, o disposto no presente regulamento.
3. A utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida.
4. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adopta medidas para a aplicação do presente artigo. Estas medidas incidem no seguinte:
  - a) Emissões do tubo de escape, incluindo ciclos de ensaio, emissões fora de ciclo, número de partículas, emissões em regime de marcha lenta sem carga, opacidade de fumo e correcto funcionamento e regeneração dos dispositivos de controlo da poluição;
  - b) Emissões do cárter;
  - c) Sistemas de diagnóstico a bordo e comportamento funcional dos dispositivos de controlo da poluição;
  - d) Durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas sobresselentes de controlo de emissões, conformidade em circulação, conformidade da produção e controlo técnico;
  - e) Emissões de dióxido de carbono e consumo de combustível;
  - f) Concessão de extensão da homologação;
  - g) Equipamento de ensaio;
  - h) Combustíveis de referência;
  - i) Medição da potência do motor;
  - j) Disposições específicas para garantir o funcionamento correcto das medidas de controlo dos NOx; estas medidas devem assegurar que os veículos que precisem de um reagente para poderem respeitar os valores-limite aplicáveis às emissões de NOx não possam ser utilizados sem tal reagente.

A Comissão pode, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adoptar outras medidas relativas a procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação.

#### *Artigo 6.º*

##### ***Acesso à informação***

1. Os fabricantes facultarão acesso livre e normalizado à informação sobre sistemas diagnóstico a bordo (OBD) e sobre reparação e manutenção dos veículos aos operadores independentes.

São aplicáveis os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

2. A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, estabelece e actualiza, para efeitos de aplicação do n.º 1 do presente artigo, as especificações técnicas referentes ao modo como deve ser facultada a informação sobre sistemas de diagnóstico a bordo e sobre reparação e manutenção de veículos.

A Comissão, em conformidade com o procedimento referido no n.º 9 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE, adopta as demais medidas necessárias para a aplicação do n.º 1 do presente artigo.

#### *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 velar por que o veículo não seja conduzido sem reagente consumível.

#### *Artigo 8.º*

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

1. Com efeitos a partir da data indicada na primeira frase do n.º 2 do artigo 16.º, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos que se prendam com as emissões, conceder a homologação CE ou a homologação a nível nacional a novos tipos de motores ou veículos que não cumpram o presente regulamento.

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 1 de Outubro de 2014, as autoridades nacionais, no caso de novos veículos que não cumpram o presente regulamento, deixarão de considerar válidos os certificados de conformidade para efeitos do artigo 26.º da Directiva 2007/46/CE e, por motivos que se prendam com as emissões, deverão proibir 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 proibirão a venda ou utilização de novos motores que não cumpram o presente regulamento.

3. Sem prejuízo dos números 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 primeiro parágrafo do 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, por motivos que se prendam com as emissões dos veículos, recusar 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.

#### *Artigo 9.º*

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

As autoridades nacionais proíbem 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 se não forem do 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.

Esses incentivos aplicam-se a todos os novos veículos colocados no mercado do Estado-Membro em causa que cumpram o presente regulamento. Porém, estes incentivos deixarão de se aplicar impreterivelmente a 1 de Outubro de 2014.

2. Sob reserva da entrada em vigor das medidas de execução do presente regulamento, os Estados-Membros podem conceder incentivos financeiros tendo em vista reequipar os veículos em circulação para cumprirem os valores-limite de emissão estabelecidos no anexo I ou para retirarem de circulação veículos que não cumpram o presente regulamento.
3. Para cada modelo de veículo a motor, os incentivos financeiros referidos nos números 1 e 2 não devem 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 números 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 tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificarão essas disposições à Comissão até [DATA 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento] e qualquer alteração posterior das mesmas no mais breve prazo possível.
2. Tipos de infracções cometidas pelos fabricantes passíveis de sanções:
  - a) prestação de falsas declarações durante os procedimentos de homologação ou os procedimentos de retirada de circulação;
  - b) falsificação de resultados de ensaios para homologação ou verificação da conformidade em circulação;
  - c) omissão de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma retirada de circulação ou a uma revogação da homologação;
  - d) utilização de dispositivos manipuladores;
  - e) recusa de concessão de acesso a informação.

Os tipos de infracções cometidas por fabricantes, reparadores e operadores passíveis de sanções incluem a intervenção abusiva em sistemas que utilizam um reagente consumível.

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

#### *Artigo 12.º*

##### ***Redefinição das especificações***

1. Após a conclusão do Programa de Medição de Partículas das 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 valores-limite baseados no número de partículas emitidas, e se for caso disso, especificar o valor do nível admissível da componente de NO<sub>2</sub> no

valor-limite dos NOx, nos termos do n.º 2 do artigo 39.º da Directiva 2007/46/CE;

- b) adoptar um procedimento de medição do número de partículas.
2. A Comissão estabelecerá factores de correlação entre o ciclo europeu transiente (ETC) e 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 ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial (WHSC), por outro, e adaptará os valores-limite em conformidade.
3. A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e as 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 de forma a que reflectam adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada.

4. A Comissão deve rever a situação dos poluentes enumerados n.º 2 do artigo 3.º. Se a Comissão concluir que é apropriado regular as emissões de outros poluentes, deve alterar o presente regulamento em conformidade.

#### *Artigo 13.º*

#### *Alteração do 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 14.º*

#### *Alterações à Directiva 2007/46/CE*

Os anexos IV, VI e IX da Directiva 2007/46/CE são alterados em conformidade com anexo II do presente regulamento

*Artigo 15.º*

***Revogação***

1. A Directiva 80/1269/CEE do Conselho, as Directivas 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE e 2005/78/CE da Comissão, e a Directiva 2005/55/CE são revogadas com efeitos a partir de 1 de Outubro de 2014.
2. As referências feitas às directivas revogadas devem ser entendidas como referências ao presente regulamento.

*Artigo 16.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 1 de Abril de 2013. Contudo, o n.º 3 do artigo 8.º e o artigo 10.º serão aplicáveis a partir da data de entrada em vigor e os números 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) e 3(d)(i) do anexo II serão aplicáveis a partir de 1 de Outubro de 2014.

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

Feito em Bruxelas, em... de....

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

## 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> (3) (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Massa PM (mg/kWh)	Número PM (1) (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Nota:

PI = ignição comandada,

CI = ignição por compressão

(1) Será definida posteriormente uma norma para o número de partículas.

(2) Os valores-limite referentes a WHSC e WHTC serão introduzidos posteriormente, quando os factores de correlação respeitantes aos ciclos actuais (ESC e ETC) tiverem sido estabelecidos

(3) O nível admissível de componente de NO<sub>2</sub> no valores-limite dos NO<sub>x</sub> pode ser definido posteriormente

## 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) o ponto 40 é suprimido;

ii) é aditado o ponto 41a, 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>
41a Emissões (Euro VI) de veículos pesados/aceso à informação	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]	[L., ..., p... a inserir referência ao presente regulamento]	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X				

iii) é aditada a seguinte nota:

«12

Para veículos com uma massa de referência superior a 2610 kg não homologados (a pedido do fabricante e desde que a sua massa de referência não exceda 2840 kg) ao abrigo do Regulamento CE (n.º) 715/2007»

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

i) o ponto 40 é suprimido;

ii) é aditado o ponto 41a, com a seguinte redacção:

	Assunto	Referência do acto regulamentar	Referência do Jornal Oficial	M <sub>1</sub>
41a	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	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]	L., ..., p... a inserir referência ao presente regulamento]	A

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

a) o ponto 40 é suprimido;

b) é aditado o ponto 41a, com a seguinte redacção:

Assunto	Referência do acto regulamentar	Alterado por	Aplicável às versões
41a Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]		

3. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

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

i) o ponto 40 é suprimido;

ii) é aditado o ponto 41a, com a seguinte redacção:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (¹) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (¹) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
41a	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]	G+H	G+H	G+H	G+H

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

i) o ponto 40 é suprimido;

ii) é aditado o ponto 41a, com a seguinte redacção:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	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>
41a	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]	X	X	X	X	X	X				

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

i) o ponto 40 é suprimido;

ii) é aditado o ponto 41a, com a seguinte redacção:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	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>
41a	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]	H	H	H	H	H				

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

i) o ponto 40 é suprimido;

ii) é aditado o ponto 41a, com a seguinte redacção:

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	Grua móvel da categoria N <sub>3</sub>
41a	Emissões (Euro VI) de veículos pesados/acesso à informação	[CE) n.º...../... a inserir número do presente regulamento]	X