



Bruxelas, 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 no que diz respeito à
redução das emissões poluentes dos veículos rodoviários**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2014) 32 final}
{SWD(2014) 33 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

O objetivo da presente proposta é introduzir uma série de alterações no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 no que se refere à redução das emissões poluentes dos veículos rodoviários. O presente projeto de proposta centra-se nos domínios em que as lacunas do mercado e da legislação impedem que sejam abordados os desafios mais abrangentes no contexto da agenda da UE «Legislar melhor» e da política em matéria de qualidade do ar.

2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

As medidas são equilibradas no que respeita ao seu impacto ambiental e aos encargos para a indústria. A relação custo-eficácia das ações é apoiada pela avaliação de impacto apresentada em anexo.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

O objetivo da presente proposta é introduzir uma série de alterações no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 no que se refere à redução das emissões poluentes dos veículos rodoviários.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 no que diz respeito à redução das emissões poluentes dos veículos rodoviários

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de reduzir encargos desnecessários para os fabricantes de veículos no caso da homologação de plataformas de veículos que poderão potencialmente ser abrangidas pela legislação aplicável tanto aos veículos ligeiros como aos pesados, devia ser possível a homologação de determinados veículos pesados em conformidade com os requisitos aplicáveis aos veículos comerciais ligeiros no que diz respeito às suas emissões de poluentes sem se reduzir o nível de proteção do ambiente na União.
- (2) Embora não se tenha conhecimento de que as emissões de metano possam ter efeitos nocivos diretos na saúde humana, o metano é um gás com um forte efeito de estufa. Por conseguinte, em consonância com a Comunicação da Comissão 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)² e com o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho³, a Comissão deve considerar a possibilidade de incluir as emissões de metano no cálculo das emissões de CO₂.
- (3) A fim de facilitar a introdução de veículos a gás natural, o atual limite de emissão de hidrocarbonetos totais (THC) deve ser aumentado e o efeito das emissões de metano deve ser tido em conta e expresso em equivalente CO₂ para efeitos de regulamentação e de informação dos consumidores.

¹ JO C , , p. .

² JO C 182 de 19.7.2008, p. 17.

³ 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 (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

- (4) Os veículos modernos a gasóleo emitem quantidades cada vez mais elevadas de NO₂ enquanto parte das emissões totais de NO_x, algo que não fora previsto quando o Regulamento (CE) n.º 715/2007 foi adotado. A maioria dos problemas relativos à qualidade do ar em áreas urbanas afetadas parece estar diretamente relacionada com as emissões diretas de NO₂. Por conseguinte, deve ser introduzido um limite de emissão apropriado.
- (5) Os atuais limites de emissão de CO e de hidrocarbonetos totais (THC) após um arranque a frio a baixa temperatura transitaram dos requisitos da fase Euro 3, estabelecidos na Diretiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴, que parecem estar desatualizados à luz da atual tecnologia dos veículos e das necessidades em matéria de qualidade do ar. Além disso, os problemas da qualidade do ar e os resultados das medições das emissões sugerem a necessidade de introduzir um limite apropriado para as emissões de NO_x/NO₂. Por conseguinte, nos termos do artigo 14.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, devem ser introduzidos limites de emissões revistos.
- (6) O limite de emissão estabelecido para o NH₃ no Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ é um requisito concebido para limitar as emanações de amoníaco dos NO_x após as tecnologias de tratamento que utilizam um reagente de ureia para a redução dos NO_x. O valor-limite estabelecido para os NH₃ só deve, portanto, ser aplicado a essas tecnologias, e não aos motores de ignição comandada.
- (7) Para atingir os objetivos de qualidade do ar da UE e para garantir um esforço contínuo de redução das emissões dos veículos, o poder de adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) deve ser delegado à Comissão no que diz respeito às regras de execução relativas à aplicação do Regulamento (CE) n.º 715/2007 aos veículos das categorias M₁, M₂, N₁ e N₂ com uma massa de referência superior a 2 610 kg, mas com uma massa máxima do veículo não superior a 5 000 kg; aos procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação; aos requisitos de aplicação da proibição de utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões; às medidas necessárias para a execução da obrigação de os fabricantes possibilitarem um acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à reparação e manutenção de veículos; à substituição da informação relativa à massa das emissões de CO₂ no certificado de conformidade, com informações sobre a massa total das emissões de CO₂ equivalentes; ao aumento ou à eliminação do valor-limite das emissões de hidrocarbonetos totais para os veículos de ignição comandada; à alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007 a fim de recalibrar os valores-limite baseados na massa de partículas e de introduzir valores-limite baseados no número de partículas, por forma a obter uma ampla correlação com os valores-limite de massa para os motores a diesel e a gasolina à adoção de um procedimento de medição de partículas revisto e de um valor-limite para o número de partículas, de um valor-limite para as emissões de NO₂ e de limites

⁴ Diretiva 98/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 1998, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Diretiva 70/220/CEE do Conselho (JO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

⁵ 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 Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

para as emissões de escape a baixas temperaturas para os veículos homologados em conformidade com os limites de emissão Euro 6. A Comissão, ao preparar e redigir os atos delegados, deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (8) O Tratado de Lisboa introduziu a possibilidade de o legislador delegar na Comissão o poder de adotar atos não legislativos de alcance geral que completem ou alterem certos elementos não essenciais do ato legislativo. As medidas que podem ser abrangidas pelas delegações de poderes, referidas no artigo 290.º, n.º 1, do TFUE, correspondem, em princípio, às medidas abrangidas pelo procedimento de regulamentação com controlo, estabelecido no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE do Conselho⁶. Por conseguinte, é necessário adaptar o disposto no Regulamento (CE) n.º 715/2007, que prevê o recurso ao procedimento de regulamentação com controlo, ao artigo 290.º TFUE.
- (9) A adaptação ao artigo 290.º do TFUE das disposições do Regulamento (CE) n.º 715/2007, que prevê o recurso ao procedimento de regulamentação com o controlo executado em conformidade com esse regulamento, não deve afetar os procedimentos pendentes no âmbito dos quais o comité já tenha emitido o seu parecer em conformidade com o artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE antes da entrada em vigor do presente regulamento.
- (10) A fim de garantir condições uniformes de aplicação do artigo 4.º, n.ºs 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, é necessário conferir competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷.
- (11) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 devem ser alterados em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

- (1) O artigo 2.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. Após a publicação dos atos delegados adotados em conformidade com o segundo parágrafo, e a pedido do fabricante, o presente regulamento é aplicável aos veículos das categorias M₁, M₂, N₁ e N₂, definidas no anexo II da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*, com uma massa de referência superior a 2 610 kg, mas com uma massa máxima do veículo não superior a 5 000 kg.

A Comissão é mandatada para adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 14.º-A, relativos a regras pormenorizadas sobre a aplicação do presente regulamento aos veículos das categorias M₁, M₂, N₁ e N₂, definidas no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência superior a 2 610 kg, mas com uma massa máxima do veículo não superior a 5 000 kg. Os atos delegados devem assegurar, em especial, que, no banco de ensaios, a massa real do veículo em

⁶ 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 (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

⁷ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

condições de operacionalidade é devidamente considerada para determinar a inércia equivalente, bem como outros parâmetros de potência e carga por defeito.

* JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.».

(2) No artigo 4.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão estabelece procedimentos e requisitos específicos para a aplicação dos n.ºs 2 e 3. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.».

(3) O primeiro período do artigo 5.º, n.º 3, passa a ter a seguinte redação:

«Devem ser atribuídos poderes à Comissão para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de instituir os procedimentos, ensaios e requisitos específicos de homologação estabelecidos no presente número, bem como os requisitos para a aplicação do n.º 2.».

(4) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Atos delegados relativos ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos

Deve ser atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de aplicar os artigos 6.º e 7.º Tal abrange a definição e a atualização de especificações técnicas respeitantes às modalidades de comunicação da informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos, devendo ser dada especial atenção às necessidades específicas das PME.».

(5) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.ºs 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. Sem reduzir o nível de proteção do ambiente na União, deve ser atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A no que respeita:

a) À substituição da informação relativa à massa das emissões de CO₂, no certificado de conformidade a que se refere o artigo 18.º da Diretiva 2007/46/CE, pela informação sobre a massa total das emissões em equivalente CO₂, que deve corresponder à soma da massa das emissões de CO₂ e das emissões de metano, expressa em massa equivalente de emissões de CO₂ no que diz respeito às consequências dos gases com efeito de estufa;

b) Ao aumento ou à eliminação do valor-limite de hidrocarbonetos totais (THC) para os veículos de ignição comandada.

2. Após a conclusão do Programa de Medição de Partículas da UNECE, conduzido sob a responsabilidade do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos, e, o mais tardar, a partir da data de

entrada em vigor da norma Euro 6, deve ser atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de adotar as seguintes medidas, sem reduzir o nível de proteção do ambiente na União:

- a) Alteração do presente regulamento para recalibrar os valores-limite baseados na massa de partículas fixados no anexo I e introduzir nesse anexo valores-limite baseados no número de partículas, por forma a obter uma ampla correlação com os valores-limite de massa para os motores a diesel e a gasolina;
- b) Adoção de um procedimento de medição das partículas revisto e de um valor-limite para o número de partículas.

3. A Comissão deve rever os procedimentos, ensaios e requisitos referidos no artigo 5.º, n.º 3, bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões. Se o processo de revisão determinar que esses procedimentos, ensaios, requisitos e ciclos de ensaio deixaram de ser adequados ou deixaram de refletir as emissões em condições de utilização reais, a Comissão deve adaptá-los em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, a fim de refletirem adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução em estrada.»

- b) No n.º 4, é aditado o seguinte travessão:

«Deve ser atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de determinar, para além do valor-limite para as emissões totais de NO_x já existente, um valor-limite para as emissões de NO₂ para os veículos homologados em conformidade com os limites de emissão Euro 6 que figuram no anexo I, quadro 2. O limite para as emissões de NO₂ deve ser estabelecido com base numa avaliação de impacto, deve ter em consideração a viabilidade técnica e deve refletir os objetivos de qualidade do ar estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*.

* Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L 152 de 11.6.2008, p. 1).»;

- c) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Deve ser atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de alterar e completar o quadro 4 do anexo I, com vista a fixar limites para as emissões de escape a baixas temperaturas, para os veículos homologados como estando em conformidade com os limites de emissão Euro 6 do quadro 2 do anexo I. Os limites para as emissões de NO_x e de NO₂ devem ser estabelecidos com base numa avaliação de impacto, devem ter em conta a viabilidade técnica e devem refletir os objetivos de qualidade do ar estabelecidos na Diretiva (CE) n.º 2008/50 do Parlamento Europeu e do Conselho.».

- (6) É inserido o seguinte artigo 14.º-A:

«Artigo 14.º-A

Exercício de delegação

1. A competência para adotar atos delegados é atribuída à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A competência para adotar os atos delegados referidos no segundo travessão do artigo 2.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 8.º e no artigo 14.º, n.ºs 1, a 5, é atribuída à Comissão por um período de tempo indeterminado, a partir de [...] [*Serviço das Publicações, queiram inserir a data exata de entrada em vigor*].
3. A delegação de poderes referida no segundo travessão do artigo 2.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 8.º e no artigo 14.º, n.ºs 1 a 5, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificados nessa decisão. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão deve notificá-lo de imediato e em simultâneo ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Um ato delegado adotado nos termos do segundo parágrafo do artigo 2.º, n.º 2, do artigo 5.º, n.º 3, do artigo 8.º e do artigo 14.º, n.ºs 1 a 5, só pode entrar em vigor se não forem formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho num prazo de dois meses a contar da notificação do referido ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho ou se, antes do termo desse período, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão de que não irão formular objeções. Esse período pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.».

(7) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Procedimento de Comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que for feita referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Se o Comité não emitir qualquer parecer, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, sendo aplicável o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.».

Artigo 2.º

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é alterado do seguinte modo:

(1) No artigo 2.º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O presente regulamento não é aplicável a veículos para os quais o fabricante tenha optado por aplicar o Regulamento (CE) n.º 715/2007, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do dito regulamento.».

(2) No anexo I, no quadro intitulado «Limites de emissão Euro VI», a linha correspondente à indicação «WHTC (PI)» passa a ter a seguinte redação:

«WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)».
------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	-------

Artigo 3.º

O presente regulamento não afeta os procedimentos pendentes ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, do artigo 8.º e do artigo 14.º, n.ºs 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, no âmbito dos quais um comité já tenha emitido o seu parecer em conformidade com o artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

Artigo 4.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo 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

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente