



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 5 de dezembro de 2018
(OR. en)

2018/0065 (COD)

PE-CONS 65/18

ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) n.º 168/2013 no que diz respeito à aplicação da fase Euro 5 à homologação dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos

REGULAMENTO (UE) 2018/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

que altera o Regulamento (UE) n.º 168/2013
no que diz respeito à aplicação da fase Euro 5
à homologação dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos

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 ordinário²,

¹ JO C 367 de 10.10.2018, p. 32.

² Posição do Parlamento Europeu de 29 de novembro 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) Com base no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o estudo de impacto abrangente da fase ambiental Euro 5 para os veículos da categoria L (a seguir designado "estudo de impacto") realizado por força do artigo 23.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, e tendo em conta os problemas encontrados pelas entidades homologadoras e as partes interessadas na aplicação desse regulamento, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 deverá ser alterado e clarificado, a fim de assegurar a sua correta aplicação.
- (2) Em relação à obrigação de instalação de um sistema de diagnóstico a bordo (OBD – on-board diagnostic system) da segunda geração, que garante a monitorização e comunicação das falhas e da deterioração do sistema de controlo de emissões, a Comissão concluiu, com base no estudo de impacto, que existem limitações técnicas no que diz respeito à monitorização do catalisador para determinados veículos e que é necessário continuar o seu desenvolvimento, a fim de garantir a sua correta aplicação. A monitorização do catalisador não deverá estar pronta na primeira ronda da fase de emissões Euro 5, mas está prevista para 2025. O artigo 21.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 deverá, por conseguinte, prever o tempo necessário para garantir a correta aplicação da obrigação relativa ao sistema OBD da segunda geração.
- (3) Uma vez que os veículos das categorias L1e e L2e já estão isentos da obrigação de estarem equipados com um sistema OBD da primeira geração, os veículos da categoria L6e, concebidos e construídos com especificações de ciclomotores e produzidos em quantidades relativamente reduzidas também deverão estar isentos dessa obrigação.

¹ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- (4) É necessário distinguir a isenção aplicável aos veículos das categorias L1e e L2e da obrigação de estarem equipados com um sistema OBD da segunda geração e alargar essa isenção aos quadriciclos ligeiros (categoria L6e) e às subcategorias de motociclos de "enduro" (L3e-AxE) e de "trial" (L3e-AxT).
- (5) Os motociclos de "enduro" e de "trial" têm um curto período de vida e são muito semelhantes, em termos de natureza e de utilização, às moto-quatro pesadas todo o terreno (L7e-B), as quais estão isentas da obrigação de estarem equipadas com um sistema OBD da segunda geração. Essa isenção deverá, por conseguinte, ser extensiva aos motociclos de "enduro" e de "trial".
- (6) A Comissão concluiu, com base no estudo de impacto, que o procedimento de durabilidade matemática estabelecido no artigo 23.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 168/2013, mediante o qual os veículos são ensaiados após 100 km de utilização, não reflete a verdadeira degradação do sistema de controlo das emissões de um veículo durante o seu período de vida. Esse método deverá deixar de ser utilizado, devendo ser progressivamente eliminado até 2025, a fim de prever tempo suficiente para que as partes interessadas se adaptem. Para o período até 2025, a distância acumulada que deve ser percorrida pelo veículo antes de este ser ensaiado deverá ser aumentada, a fim de assegurar a fiabilidade dos resultados dos ensaios.

- (7) A tecnologia necessária para cumprir os limites da fase Euro 5 já está disponível. No entanto, a Comissão concluiu, no estudo de impacto, que a data de aplicação dos limites de emissões Euro 5 para certos veículos da categoria L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT e L3e-AxE) terá de ser adiada de 2020 para 2024, a fim de aumentar o rácio custos-benefícios em comparação com o cenário de referência. Além disso, os fabricantes desses veículos, que são sobretudo PME, necessitam de mais tempo para garantir que a transição para sistemas de propulsão com emissões zero, como a eletrificação, seja alcançada de forma eficaz em termos de custos.
- (8) O artigo 30.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 exige que um certificado de homologação UE contenha, como anexo, os resultados dos ensaios. Por motivos de clareza, a referida disposição deverá ser alterada a fim de clarificar que a referência que é feita diz respeito à ficha de resultados dos ensaios.
- (9) Há que clarificar certas incoerências relativas à data de aplicação dos valores-limite do nível sonoro para a fase Euro 5 que constam do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013, a fim de assegurar que os limites em vigor (Euro 4) permanecem aplicáveis até poderem ser estabelecidos os novos limites para a fase Euro 5.
- (10) O Regulamento (UE) n.º 168/2013 conferiu à Comissão poderes para adotar atos delegados durante um prazo de cinco anos, que expirou em 21 de março de 2018. Uma vez que é necessário adaptar regularmente elementos da legislação relativa à homologação ao progresso técnico ou introduzir outras alterações em consonância com a delegação de poderes, o referido regulamento, deverá ser alterado a fim de prever a prorrogação da delegação por um novo período de cinco anos, com possibilidade de prorrogação tácita.

- (11) Por razões de segurança jurídica, a delegação de poderes à Comissão, prevista no Regulamento (UE) n.º 168/2013, para que esta adote atos delegados sobre as especificações técnicas relativas ao diagnóstico a bordo deverá ser clarificada e tornada mais precisa.
- (12) Uma vez que o presente regulamento altera o Regulamento (UE) n.º 168/2013 sem alargar o seu conteúdo normativo e atendendo a que os objetivos do presente regulamento não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (13) O Regulamento (UE) n.º 168/2013 deverá, por conseguinte, ser alterado,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 168/2013 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 21.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 21.º

Requisitos gerais de sistemas de diagnóstico a bordo

1. Os veículos da categoria L, à exceção dos veículos L1e, L2e e L6e, devem estar equipados com um sistema OBD que esteja em conformidade com os requisitos funcionais e com os procedimentos de ensaio a que se refere o n.º 8 e a partir das datas de aplicação estabelecidas no anexo IV.
2. A partir das datas previstas no Anexo IV, ponto 1.8.1, os veículos das categorias e subcategorias L3e, L4e, L5e-A e L7e-A devem estar equipados com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e alerta para as falhas passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos no anexo VI, parte B1, sejam ultrapassados.

3. A partir das datas previstas no anexo IV, ponto 1.8.2, os veículos das categorias e subcategorias L3e, L4e, L5e e L7e devem estar equipados com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e que aciona um alerta sempre que os limites de emissões estabelecidos no anexo VI, parte B.1, sejam ultrapassados. O sistema OBD da primeira geração para essas (sub)categorias de veículos alertam igualmente para o desencadeamento de qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor.
4. A partir das datas previstas no anexo IV, ponto 1.8.3, os veículos das categorias L3e, L4e, L5e e L7e devem estar equipados com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e que aciona um alerta sempre que os limites de emissões estabelecidos no anexo VI, parte B.2, sejam ultrapassados. Os sistemas OBD da primeira geração para essas categorias de veículos alertam igualmente para o desencadeamento de qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor.
5. A partir das datas previstas no anexo IV, ponto 1.8.4, os veículos das categorias e subcategorias L3e, L4e, L5e-A e L7e-A devem também estar equipados com um sistema OBD da segunda geração que monitoriza e alerta para as falhas e a deterioração do sistema de controlo de emissões, à exceção da monitorização do catalisador, passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos no anexo VI, parte B.1, sejam ultrapassados.

6. A partir das datas previstas no anexo IV, ponto 1.8.5, os veículos das categorias e subcategorias L3e, L4e, L5e-A e L7e-A devem também estar equipados com um sistema OBD da segunda geração que monitoriza e alerta para as falhas e a deterioração do sistema de controlo de emissões, passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos no anexo VI, parte B.2, sejam ultrapassados.
7. Os n.ºs 5 e 6 não são aplicáveis aos motociclos de "enduro" das subcategorias L3e-AxE e de "trial" das subcategorias L3e-AxT.
8. A fim de harmonizar o modo de o sistema OBD comunicar as falhas do sistema de segurança funcional ou do sistema de controlo de emissões e facilitar a reparação eficaz e eficiente de um veículo, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 75.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo os requisitos técnicos pormenorizados relativos aos sistemas de diagnóstico a bordo para as categorias e subcategorias de veículos previstas no anexo II, C1 – Requisitos de construção e homologação geral do veículo, a linha correspondente ao n.º 11, incluindo requisitos funcionais aplicáveis ao sistema OBD e procedimentos de ensaio para os domínios enumerados nos n.ºs 1 a 7 do presente artigo, e os requisitos técnicos pormenorizados relativos ao ensaio do tipo VIII referido no anexo V.";

2) No artigo 23.º, n.º 3, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

"c) Procedimento de durabilidade matemática:

Até 31 de dezembro de 2024, para cada elemento constituinte das emissões, o produto da multiplicação do fator de deterioração estabelecido no anexo VII, parte B, pelo resultado do ensaio de desempenho ambiental de um veículo que tenha acumulado mais de 100 km depois de ter entrado em circulação logo após a sua saída da cadeia de produção deve ser inferior ao limite do ensaio de desempenho ambiental previsto no anexo VI, parte A.

Sem prejuízo do disposto no primeiro parágrafo, para os novos tipos de veículos a partir de 1 de janeiro de 2020 e para os modelos de veículos existentes a partir de 1 de janeiro de 2021 e até 31 de dezembro de 2024, relativamente a cada elemento constituinte das emissões, o produto da multiplicação do fator de deterioração estabelecido no anexo VII, parte B, pelo resultado do ensaio de desempenho ambiental de um veículo que tenha acumulado mais de 2 500 km, no caso de um veículo com uma velocidade máxima de projeto de < 130 km/h, e 3 500 km, no caso de um veículo com uma velocidade máxima de projeto de \geq 130 km/h, depois de ter entrado em circulação logo após a sua saída da cadeia de produção, deve ser inferior ao limite das emissões de tubo de escape previsto no anexo VI, parte A.";

3) No artigo 30.º, n.º 1, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) A ficha de resultados dos ensaios;"

4) No artigo 44.º, n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"O primeiro parágrafo é aplicável apenas a veículos no território da União abrangidos por uma homologação UE válida aquando da sua produção, mas cuja matrícula ou entrada em circulação não se tenha verificado antes de essa homologação UE ter caducado.";

5) O artigo 75.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

"2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 18.º, n.º 3, 20.º, n.º 2, 21.º, n.º 8, 22.º, n.ºs 5 e 6, 23.º, n.ºs 6 e 12, 24.º, n.º 3, 25.º, n.º 8, 32.º, n.º 6, 33.º, n.º 6, 50.º, n.º 4, 54.º, n.º 3, 57.º, n.º 12, 65.º e 74.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 22 de março de 2013. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de cinco anos, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes, até 22 de junho de 2022 e nove meses antes do termo de cada período de cinco anos.";

6) Os anexos II, IV, V e VI são alterados nos termos do anexo do presente regulamento.

Artigo 2.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 , em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

ANEXO

Os anexos II, IV, V e VI são alterados do seguinte modo:

- 1) No anexo II, secção C1, na linha correspondente ao n.º 11, o sinal "X" é suprimido para as subcategorias L6e-A e L6e-B;
- 2) No anexo IV, o quadro é alterado do seguinte modo:
 - a) Os pontos 1.1.2.1., 1.1.2.2. e 1.1.2.3. passam a ter a seguinte redação:

"1.1.2.1.	Euro 4: anexo VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; para L2e-U e L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: anexo VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; para L3e-AxE e L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: anexo VI A2	L1e-L7e	1.1.2020; para L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT e L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; para L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT e L6e-B: 1.1.2025	";

b) Os pontos 1.8.1., 1.8.2. e 1.8.3. passam a ter a seguinte redação:

"1.8.1.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração (ensaio do tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, anexo VI (B1)				
1.8.2.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração, incluindo qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração (ensaio do tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, anexo VI (B1)				
1.8.3.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da primeira geração, incluindo qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	";
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração (ensaio do tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da primeira geração, anexo VI (B2)				

c) São inseridos os seguintes pontos:

"1.8.4.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração, à exceção da monitorização do catalisador	L3e (exceto L3e-AxE e L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	Procedimentos de ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração (ensaio de tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração, anexo VI (B1)				
1.8.5.	Requisitos funcionais aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração	L3e (exceto L3e-AxE e L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	";
	Procedimento de ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração (ensaio do tipo VIII)				
	Valores-limite aplicáveis ao ensaio ambiental dos sistemas OBD da segunda geração, anexo VI (B2)				

d) Os pontos 1.9.1 e 1.9.2 passam a ter a seguinte redação:

"1.9.1.	Procedimento de ensaio e valores-limite do nível sonoro, anexo VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Procedimento de ensaio e valores-limite do nível sonoro ⁽³⁾ , anexo VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	";

e) O ponto 1.9.4 passa a ter a seguinte redação:

"1.9.4.	Regulamentos n.ºs 9, 41, 63 e 92 da UNECE e novos valores-limite associados, propostos pela Comissão	L1e-L7e			".
---------	--	---------	--	--	----

3) No anexo V, secção B, o conteúdo da célula na primeira coluna, segunda linha, passa a ter a seguinte redação:

"Ensaio do tipo I ⁽¹⁹⁾ Massa de partículas (só Euro 5)";

4) O anexo VI é alterado do seguinte modo:

a) Na secção B1, é suprimida a primeira linha referente à categoria de veículos L6e-A;

b) Na secção B2, primeira linha:

i) a referência "L3e-L7e ⁽⁶⁾" é substituída por:

"L3e, L4e, L5e, L7e",

ii) a expressão "Todas as categorias de veículos, exceto as categorias L1e e L2e" é substituída por:

"Todas as categorias de veículos, exceto as categorias L1e, L2e e L6e".
