COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(94) 558 final

Bruxelas, 16.12.1994

94/0286 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Directiva 70/220/CEE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor

(Apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

RESUMO

O objectivo da presente proposta é alinhar as normas aplicáveis aos veículos comerciais ligeiros e assimilados abrangidos pela presente directiva pelo grau de exigência estabelecido na Directiva 94/12/CE para os automóveis de passageiros.

Para esta nova fase das normas aplicáveis às emissões dos veículos comerciais ligeiros, propõe-se a manutenção da classificação actual dos veículos abrangidos, que se baseia nas respectivas massas de referência.

Os valores-limite propostos para a classe I são os valores fixados na Directiva 94/12/CE para os automóveis de passageiros. Os valores-limite propostos para as classes II e III representam um grau de exigência idêntico ao previsto para a classe I, se se atender às especificidades técnicas dos veículos abrangidos por estas duas classes.

Não são previstas quaisquer novas disposições relacionadas com as condições de ensaio dos chamados "veículos de baixa potência". Em vez disso, propõe-se uma prorrogação de dois anos da obrigatoriedade de os modelos de veículos existentes (recepcionados antes da entrada em vigor da presente directiva) terem de satisfazer o disposto na presente directiva.

I. ANTECEDENTES

A Directiva 93/59/CEE, de 28 de Junho de 1993, que altera a Directiva 70/220/CEE relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor, estabeleceu normas europeias estritas para os veículos comerciais ligeiros e os veículos assimilados para transporte de passageiros[1]. O grau de exigência dessas normas é equivalente ao das normas previstas na Directiva 91/441/CEE, aplicáveis aos automóveis de passageiros[2].

O artigo 4° da Directiva 93/59/CEE prevê que a Comissão apresente, o mais tardar em 31 de Dezembro de 1993, uma proposta respeitante a uma nova redução dos valores-limite, sobre a qual o Conselho se pronunciará o mais tardar em 31 de Dezembro de 1994. Devido às incertezas no que respeita à adopção da directiva referente às reduções a partir de 1996/97, com a qual estão relacionados os valores-limite a aplicar às emissões dos veículos

---

(1) Os veículos abrangidos pela directiva são os veículos comerciais ligeiros de massa máxima autorizada não superior a 3 500 kg (categoria internacional N1) e os veículos assimilados para transporte de passageiros (categoria internacional M), isto é, os veículos concebidos para transportarem mais de seis passageiros e/ou cuja massa máxima autorizada seja superior a 2 500 kg.

(2) A Directiva 91/441/CEE abrange os veículos que tenham sido concebidos para transportarem no máximo seis pessoas e cuja massa máxima autorizada não exceda 2 500 kg.

comerciais ligeiros, este calendário não está a ser cumprido. Com a adopção da directiva referente às emissões dos automóveis de passageiros (94/12/CE) em 23 de Março de 1994[3], ficou aberto o caminho para novas propostas de valores-limite a aplicar às emissões dos veículos comerciais ligeiros.

Com a Directiva 70/156/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/18/CEE, a Comunidade considerou que a realização do Mercado Interno no domínio dos veículos a motor precisava da criação de um processo de recepção em todos os Estados-membros, progressivamente substituído por um processo de recepção comunitário único, que permitisse aos Estados-membros aplicar apenas as regras harmonizadas para a recepção e a matrícula dos veículos novos. É da competência exclusiva da Comunidade adaptar essas regras ao progresso tecnológico, através de directivas, de acordo com as prescrições gerais e a abordagem regulamentar estabelecidas na Directiva 70/156/CEE e com as modalidades adicionais que figuram nas directivas específicas.

2. QUESTÕES EXAMINADAS DURANTE A PREPARAÇÃO DA PROPOSTA

Tal como todas as propostas da Comissão neste domínio nos últimos anos, a presente proposta foi elaborada pela Comissão depois de consultado o seu grupo de peritos em emissões dos veículos a motor (MVEG), no qual estão representadas as administrações nacionais e as organizações industriais, ambientais e de defesa dos consumidores interessadas. O grupo de peritos examinou, nomeadamente, a questão da viabilidade de os tipos de motores a gasolina e a gasóleo utilizados nos veículos das classes em causa virem a satisfazer normas de emissões mais estritas. O grupo analisou ainda três outras questões, a saber:

- Um dos considerandos da Directiva 93/59/CEE, que convida a Comissão a encarar a possibilidade de, sem prejuízo de uma avaliação técnica adequada, agrupar as classes de veículos II e III.

- A sugestão, feita no mesmo considerando, de se suprimirem os valores-limite específicos aplicáveis ao controlo da conformidade da produção.

- O convite igualmente feito pela Comissão ao Conselho para esta ter em conta nas suas propostas as condições de condução reais dos veículos de baixa potência - definidos por uma razão potência/massa não superior a 30 kW/t e uma velocidade máxima não superior a 130 km/h ("ciclo Panda") -, à luz da decisão do Conselho de eliminar o ciclo de ensaios especificamente concebido para esses veículos a partir de 1 de Janeiro de 1996, no que respeita aos veículos da classe I, e a partir de 1 de Janeiro de 1997, no que respeita aos veículos das classes II e III.

Das consultas efectuadas aos peritos, a Comissão pôde extrair as seguintes conclusões:

[3] Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Março de 1994 (JO n° L 100 de 19.4.1994, p. 42).

3. PROPOSTAS

3.1. Valores-limite

A indústria europeia dispõe da tecnologia necessária para que as classes de veículos abrangidas pela presente proposta possam satisfazer normas de emissões tão estritas como as que serão aplicáveis aos automóveis de passageiros a partir de 1996/97, tendo devidamente em conta a classe do veículo.

Com efeito, nos veículos com motor a gasolina poderá adaptar-se a tecnologia do catalisador de três vias em circuito fechado. No que respeita aos motores diesel, poderão introduzir-se nos sistemas de combustão e de injecção melhoramentos análogos aos introduzidos nos motores dos automóveis de passageiros.

Os veículos da classe I poderão ficar sujeitos aos valores-limite estabelecidos na Directiva 94/12/CE para os automóveis de passageiros, que são considerados pelo menos tão apertados como as normas em vigor nos EUA. A Directiva 93/59/CEE estabeleceu uma equivalência entre os valores-limite aplicáveis aos veículos da classe I e os valores-limite aplicáveis aos automóveis de passageiros.

No que se refere às classes de veículos II e III, continuam a existir razões técnicas que justificam a existência de valores-limite diferentes em função da classe do veículo, conforme previsto na Directiva 93/59/CEE. Devido à utilização a que se destinam os veículos em questão, a disposição do sistema de transmissão e o formato da carroçaria (que afecta a resistência aerodinâmica) são, em geral, diferentes das características homólogas dos automóveis de passageiros. Por conseguinte, quando medidas nas mesmas condições de ensaio, as emissões desses veículos serão superiores às dos automóveis de passageiros comparáveis que utilizem a mesma tecnologia de controlo das emissões. Este facto foi tido em conta na definição dos valores-limite a que os veículos em questão ficarão sujeitos.

Nas suas propostas, a Comissão teve igualmente em conta o facto de os valores-limite para os anos de 1996/97 terem de ser cumpridos com os combustíveis actualmente existentes. Com efeito, na Europa os combustíveis melhorados não se irão generalizar antes dessas datas, situação diferente da dos EUA. A interdependência da qualidade dos combustíveis e das emissões dos motores, especialmente importante no caso das emissões dos motores diesel, constitui um dos temas do Programa europeu sobre emissões, combustíveis e tecnologias dos motores (EPEFE), que está actualmente a ser executado pelas indústrias automóvel e petrolífera europeias a pedido da Comissão. No entanto, é pouco provável que este programa produza resultados conclusivos antes do início de 1995 e, de qualquer forma, será necessário um certo tempo antes de a indústria poder assegurar a produção de combustíveis "mais limpos".

3.2. Classificação

A classificação estabelecida na Directiva 93/59/CEE tem em conta a relativa heterogeneidade dos veículos abrangidos pela directiva, onde, no que respeita a motores e transmissões, se incluem veículos derivados de automóveis de passageiros e veículos derivados de veículos comerciais mais pesados. Por esse motivo, os veículos foram divididos em três classes, em função da "massa de referência" respectiva

(aproximadamente igual à massa do veículo sem carga em ordem de marcha). A classificação utilizada também é seguida na regulamentação das emissões nos EUA e corresponde à prática actual da indústria automóvel europeia.

A avaliação dos dados técnicos disponíveis não aponta para a necessidade de, na próxima fase das normas europeias aplicáveis às emissões dos veículos comerciais ligeiros, a classificação actual ser substituída por uma classificação em duas classes, a classe I e as classes II e III agrupadas.

Contudo, a classificação poderá futuramente vir a ser revista, nomeadamente no quadro da revisão geral de toda a regulamentação CE sobre emissões aplicável aos veículos ligeiros, prevista para o ano 2000.

3.3. Controlo da conformidade da produção

Considerou-se que a eliminação das tolerâncias no controlo da conformidade da produção foi compensada pela solução encontrada para os automóveis de passageiros, que assenta num novo método estatístico entretanto adoptado na recente Directiva 94/12/CE. Esse novo método também se aplica aos veículos comerciais ligeiros e assimilados e dispensa qualquer referência na presente proposta aos valores-limite específicos para o controlo da conformidade da produção.

3.4. Condições de ensaio aplicáveis aos veículos de baixa potência

A avaliação dos moldes em que se processa actualmente a condução dos veículos comerciais ligeiros abrangidos pela Directiva 93/59/CEE não permitiu reunir argumentos conclusivos a favor de uma solução técnica alternativa que viesse substituir o ciclo de ensaios com velocidade máxima reduzida ("ciclo Panda"), que foi especialmente concebido para esses veículos e que o Conselho aboliu, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 1996 para a classe I e a partir de 1 de Janeiro de 1997 para as classes II e III.

Os peritos consultados mostraram-se divididos no que respeita à necessidade de disposições excepcionais para os veículos de baixa potência. Por conseguinte, a Comissão propõe que, no quadro desta nova fase de normas europeias aplicáveis às emissões dos veículos comerciais ligeiros, não seja contemplado esse tipo de disposições, concedendo-se, em vez disso, à indústria um prazo suficiente para proceder à adaptação dos veículos actualmente produzidos e recepcionados que beneficiam das disposições aplicáveis aos veículos de baixa potência.

4. INCENTIVOS FISCAIS

Das discussões sobre o quadro mais apropriado para a concessão de incentivos fiscais à antecipação da aplicação dos novos valores-limite mais baixos que tiveram lugar no contexto da directiva referente às emissões dos automóveis de passageiros (94/12/CE), resultou um compromisso razoável e equilibrado que dá aos Estados-membros a possibilidade de concederem esse tipo de incentivos dentro de parâmetros bem definidos, garantindo ao mesmo tempo que tais incentivos serão concedidos em total acordo com o

direito comunitário e que a Comissão será informada atempadamente, por forma a poder formular as observações que entender pertinentes sobre os programas dos Estados-membros nesse domínio. Propõe-se que a mesma fórmula seja aplicada na nova directiva referente aos veículos comerciais ligeiros.

5. FASE 2000

Propõe-se que a Comissão seja mandatada para a apresentação de novas propostas com vista a uma nova redução das emissões dos veículos comerciais ligeiros até Junho de 1996. Entende-se que essas propostas devem ter por base a metodologia multifacetada para a redução das emissões prevista no artigo 4º da Directiva 94/12/CE.

6. CONCLUSÃO

A presente proposição tem per objectivo limitar a emissão de agentes poluentes causada pelos veículos utilitários ligeiros e veículos assimilados a níveis tão restritos e a un ritmo tão rápido como os respeitantes às viaturas particulares. Tendo em conta o curto intervalo entre o período de renforço das restricões proposto e a etapa ulterior prevista para depois do anno 2000, é importante que a presente proposicão seja adoptada o mais rapidamente possível.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Directiva 70/220/CEE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100°-A,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social[2],

Deliberando nos termos do processo estatuído no artigo 189°-B do Tratado,

Considerando que é necessário adoptar medidas no quadro do mercado interno; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais;

Considerando que o Primeiro programa de acção da Comunidade Europeia em matéria de protecção do ambiente[3], aprovado pelo Conselho em 22 de Novembro de 1973, considerava necessário ter em conta os últimos progressos científicos na luta contra a poluição atmosférica causada pelas emissões gasosas dos veículos a motor e adaptar nesse sentido as directivas anteriormente adoptadas; que o Quinto programa de acção, cuja abordagem geral foi aprovada pela Resolução do Conselho de 1 de Fevereiro de 1993[4], prevê que sejam desenvolvidos novos esforços para reduzir consideravelmente o nível actual das emissões poluentes dos veículos a motor;

Considerando que o objectivo de reduzir o nível das emissões poluentes dos veículos a motor e a criação e realização do mercado interno dos veículos não podem ser concretizados de modo satisfatório pelos Estados-membros a título individual e que, portanto, poderão sê-lo de melhor forma através da aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos veículos a motor;

---

(1)

(2) JO n° C 201 de 26.7.1993, p. 9.

(3) JO n° C 112 de 20.12.1973, p. 1.

(4) JO n° C 138 de 17.5.1993, p. 1.

Considerando que é um facto reconhecido que o desenvolvimento dos transportes na Comunidade tem sido acompanhado de grandes pressões sobre o ambiente; que várias previsões oficiais sobre o aumento da densidade do tráfego se revelaram inferiores aos dados verificados; que, por esse motivo, devem ser adoptadas normas rigorosas para as emissões de todos os veículos a motor;

Considerando que a Comissão adoptou um programa europeu sobre emissões, combustíveis e tecnologias dos motores (EPEFE); que esse programa foi elaborado para garantir que as futuras propostas de directivas sobre as emissões poluentes procurarão adoptar as melhores soluções para os consumidores e para a economia; que o programa diz respeito à poluição emitida pelos veículos e pelos combustíveis utilizados na sua propulsão;

Considerando que a Directiva 70/220/CEE do Conselho[5], com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/12/CEE[6] que diz respeito às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor, é uma das directivas específicas do procedimento de recepção instituído pela Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques[7], com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/81/CEE da Comissão[8];

Considerando que a Directiva 70/220/CEE estabelece os valores-limite aplicáveis às emissões de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos não queimados provenientes dos motores dos referidos veículos; que esses valores-limite foram reduzidos pela primeira vez pela Directiva 74/290/CEE[9], tendo sido mais tarde completados por valores-limite admissíveis aplicáveis às emissões de óxidos de azoto, previstos na Directiva 77/102/CEE da Comissão[10]; que os valores-limite aplicáveis a estes três poluentes foram sucessivamente reduzidos pelas Directivas 78/665/CEE da Comissão[11], 83/351/CEE do Conselho[12] e 88/76/CEE do Conselho[13]; que a Directiva 88/436/CEE[14] introduziu valores-limite aplicáveis às emissões de partículas poluentes dos motores diesel; que a Directiva 89/458/CEE[15] introduziu normas europeias mais estritas para as emissões de gases poluentes dos veículos a motor de cilindrada inferior a 1 400 cm^3; que a aplicabilidade dessas normas foi alargada a todos os automóveis de passageiros, independentemente da sua cilindrada, com base num método de ensaio europeu melhorado de que faz parte um ciclo de condução extra-urbano, e que a Directiva 91/441/CEE[16] introduziu requisitos aplicáveis às emissões por evaporação e à durabilidade dos componentes dos veículos relacionados com a redução das emissões, bem como normas mais estritas aplicáveis às emissões de partículas poluentes dos veículos equipados com motores diesel; que, com a adopção da Directiva 93/59/CEE[17], os veículos de passageiros concebidos para transportarem

---

(5) JO nº L 76 de 6.4.1970, p. 1.
(6) JO nº L 100 de 19.4.1994, p. 42.
(7) JO nº L 42 de 23.2.1970, p. 1.
(8) JO nº L 264 de 23.10.1993, p. 49.
(9) JO nº L 159 de 15.6.1974, p. 61.
(10) JO nº L 32 de 3.2.1977, p. 32.
(11) JO nº L 223 de 14.8.1978, p. 48.
(12) JO nº L 197 de 20.7.1983, p. 1.
(13) JO nº L 36 de 9.2.1988, p. 1.
(14) JO nº L 214 de 6.8.1988, p. 1.
(15) JO nº L 226 de 3.8.1989, p. 1.
(16) JO nº L 242 de 30.8.1991, p. 1.
(17) JO nº L 186 de 28.7.1993, p. 21.

mais de seis pessoas ou cuja massa máxima exceda 2 500 kg, os veículos comerciais ligeiros e os veículos fora-de-estrada, abrangidos pela Directiva 70/220/CEE, passaram a estar sujeitos a normas tão estritas quanto as aplicáveis aos automóveis de passageiros, se se atender às especificidades dos veículos em questão; que a Directiva 94/12/CE tornou mais estritas as normas aplicáveis aos automóveis de passageiros e introduziu um novo método de controlo da conformidade da produção; que é necessário alinhar as normas aplicáveis aos veículos comerciais ligeiros pelas normas aplicáveis aos automóveis de passageiros, por forma a torná-las de novo pelo menos tão estritas quanto estas últimas;

Considerando que os trabalhos desenvolvidos pela Comissão neste domínio mostraram que as melhores tecnologias actualmente à disposição da indústria comunitária podem ainda ser objecto de aperfeiçoamentos, que permitirão que os veículos comerciais ligeiros venham a satisfazer limites de emissões consideravelmente mais baixos; que as normas propostas se aplicarão tanto à recepção de novos modelos de veículos como ao controlo da conformidade da produção, dado que o método alterado de amostragem e de avaliação estatística deixou de contemplar as tolerâncias em relação aos valores-limite admitidas nas fases anteriores da Directiva 70/220/CEE;

Considerando que a Comissão examinou a viabilidade de agrupar as classes de veículos II e III, bem como as condições reais de condução dos veículos comerciais ligeiros nos tráfegos urbano e extra-urbano e as características especiais desses veículos;

Considerando que deve ser concedida aos Estados-membros a possibilidade de, através de incentivos fiscais, fomentarem a colocação no mercado de veículos que satisfaçam as disposições comunitárias; que esses incentivos fiscais devem ser conformes com o disposto no Tratado e devem preencher determinados requisitos destinados a evitar distorções no mercado interno; que o disposto na presente directiva não prejudica o direito dos Estados-membros de incluírem as emissões de poluentes e de outras substâncias na base do cálculo dos impostos de circulação dos veículos a motor;

Considerando que a exigência de notificação prévia nos termos da presente directiva é feita sem prejuízo das exigências de notificação prévia previstas noutras disposições de direito comunitário, nomeadamente no n° 3 do artigo 93° do Tratado;

Considerando que o Conselho deve adoptar as disposições para a fase pós ano 2000 até 30 de Dezembro de 1997, com base numa proposta a apresentar pela Comissão antes de 30 de Junho de 1996; que essa proposta deve contemplar uma redução substancial das emissões dos veículos comerciais ligeiros;

Considerando que as medidas de redução das emissões de escape para o ano 2000 devem inserir-se numa abordagem "multifacetada" que abranja todas as medidas com vista à redução da poluição atmosférica causada pelo tráfego rodoviário; que os parâmetros a que foi associado um impacto significativo neste tipo de poluição são enumerados no artigo 4° da Directiva 94/12/CE; que a Comissão procederá à necessária análise dos aspectos ambientais e tecnológicos e da relação custo/eficácia, por forma a poder propor objectivos quantitativos para medidas comunitárias para o ano 2000 antes do final de Junho de 1996,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1

O Anexo I da Directiva 70/220/CEE é alterado nos termos do anexo da presente directiva.

Artigo 2

1. A partir de 1 de Outubro de 1995, os Estados-membros aceitarão a conformidade com o disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva, para efeitos do nº 1 do artigo 4º e do nº 1 do artigo 7º da Directiva 70/156/CEE.

2. A partir de 1 de Janeiro de 1996, no que respeita aos veículos da classe I, e a partir de 1 de Janeiro de 1997, no que respeita aos veículos das classes II e III, os Estados-membros deixam de poder conceder:

   - a recepção CEE, nos termos do nº 1 do artigo 4º da Directiva 70/156/CEE, e

   - a recepção de âmbito nacional, a não ser que tenha sido invocado o nº 2 do artigo 8º da Directiva 70/156/CEE,

   a um modelo de veículo, por motivos relacionados com a poluição do ar por emissões, se não forem satisfeitos os requisitos da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

3. A partir de 1 de Janeiro de 1997, no que respeita aos veículos da classe I, e a partir de 1 de Janeiro de 1998, no que respeita aos veículos das classes II e III, os Estados-membros:

   - considerarão que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos nos termos do disposto na Directiva 70/156/CEE deixam de ser válidos para efeitos do nº 1 do artigo 7º dessa directiva e

   - recusarão a matrícula, a venda e a entrada em circulação de veículos novos que não possuam um certificado de conformidade nos termos do disposto na Directiva 70/156/CEE, a não ser que tenha sido invocado o nº 2 do artigo 8º dessa mesma directiva,

   por motivos relacionados com a poluição do ar por emissões, se não forem satisfeitos os requisitos da Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

   Para os veículos de relação potência/massa inferior ou igual a 30 kW/t[18] e com uma velocidade máxima inferior ou igual a 130 km/h, as datas referidas no primeiro parágrafo serão 1 de Janeiro de 1998 e 1 de Janeiro de 1999 respectivamente.

---

[18] Massa em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante.

Artigo 3

Os Estados-membros podem prever incentivos fiscais para os veículos a motor que cumpram o disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva. Os incentivos devem cumprir o disposto no Tratado e satisfazer as seguintes condições:

- ser aplicáveis a todos os veículos novos colocados à venda no mercado de um Estado-membro que respeitem antecipadamente o disposto na Directiva 70/220/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva,

- terminar a partir da aplicação obrigatória dos valores-limite das emissões previstos no nº 3 do artigo 2º aos veículos a motor novos,

- representar, para cada modelo de veículo a motor, um montante inferior ao custo adicional das soluções técnicas adoptadas para respeitar os valores estabelecidos e da respectiva instalação no veículo.

Para que possa formular as observações que entender pertinentes, a Comissão será informada com a devida antecedência dos projectos de criação ou de alteração dos incentivos fiscais previstos no primeiro parágrafo.

Artigo 4

O Conselho, deliberando nos termos do Tratado, tomará posição, antes de 31 de Dezembro de 1997, sobre as propostas para uma nova fase das medidas comunitárias contra a poluição atmosférica causada pelas emissões dos veículos a motor abrangidos pela presente directiva que a Comissão apresentará antes de 30 de Junho de 1996. As medidas em questão serão aplicáveis a partir do ano 2000.

Nas propostas, a Comissão adoptará a metodologia descrita no artigo 4º da Directiva 94/12/CE.

Artigo 5

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Outubro de 1995. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

   Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 6

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

Artigo 7

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

ALTERAÇÕES DOS ANEXOS DA DIRECTIVA 70/220/CEE,
COM A REDACÇÃO QUE LHE FOI DADA PELA DIRECTIVA 93/59/CEE

O quadro do ponto 5.3.1.4 é substituído pelo seguinte quadro:

			Valores-limite				
Categoria/Classe do veículo		Massa de referência MR (kg)	Massa de monóxido de carbono L1 (g/km)		Massa combinada de hidrocarbonetos e de óxidos de azoto L2 (g/km)		Massa de partículas L3 (g/km)
categoria	classe		Gasolina	Gasóleo	Gasolina	Gasóleo[1]	Gasóleo 1.
M[2]		todas	2,2	1,0	0,5	0,7	0,08
N1[3]	I	MR ≤ 1 250	2,2	1,0	0,5	0,7	0,008
	II	1 250 < MR ≤ 1 700	4,0	1,25	0,7	1,1	0,14
	III	1 700 < MR	5,0	1,5	0,8	1,3	0,20

---

(1) Até 30 de Setembro de 1999, no que respeita aos veículos equipados com motores diesel de injecção directa, os valores-limite L_2 e L_3 serão os seguintes:

	L_2	L_3
- categorias M[2] e N1[3], classe I:	0,9	0,10
- categoria N1[3], classe II:	1,4	0,19
- categoria N1[3], classe III:	1,7	0,25

(2) Excepto:

- os veículos concebidos para transportarem mais de seis pessoas, incluindo o condutor;
- os veículos cuja massa máxima seja superior a 2 500 kg.

(3) E os veículos da categoria M especificados na nota (2).

ISSN 0257-9553

COM(94) 558 final

DOCUMENTOS

PT 14 06

N° de catálogo: CB-CO-94-602-PT-C

ISBN 92-77-83329-7

Serviço de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo