Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►B 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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 171 de 29.6.2007, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão de 18 de Julho de 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Junho de 2009	L 188	1	18.7.2009
►M3	Regulamento (UE) n.º 566/2011 da Comissão de 8 de Junho de 2011	L 158	1	16.6.2011
►M4	Regulamento (UE) n.º 459/2012 da Comissão de 29 de maio de 2012	L 142	16	1.6.2012

▼B

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

(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, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [2],

Considerando o seguinte:

(1) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para esse efeito, está em vigor um regime comunitário global de homologação dos veículos a motor, estabelecido pela Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques [3]. Os requisitos técnicos para a homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões deverão, pois, ser harmonizados a fim de evitar que os Estados-Membros apliquem requisitos divergentes e de assegurar um nível elevado de protecção do ambiente.

(2) O presente regulamento é um dos actos regulamentares específicos no contexto do procedimento de homologação CE estabelecido pela Directiva 70/156/CEE. Essa directiva deverá consequentemente ser alterada em conformidade.

(3) A pedido do Parlamento Europeu, foi introduzida uma nova abordagem regulamentar na legislação comunitária relativa aos veículos. Assim, o presente regulamento estabelece disposições fundamentais em matéria de emissões dos veículos, ao passo que as especificações técnicas serão fixadas através de medidas de execução adoptadas segundo os procedimentos de comitologia.

---

[1] JO C 318 de 23.12.2006, p. 62.

[2] Parecer do Parlamento Europeu de 13 de Dezembro de 2006 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 30 de Maio de 2007.

[3] JO L 42 de 23.2.1970, p. 1 Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

▼B

(4) Em Março de 2001, a Comissão lançou o programa Ar Limpo para a Europa (CAFE), cujos elementos principais são definidos numa Comunicação datada de 4 de Maio de 2005. Este programa levou à adopção de uma estratégia temática sobre a poluição atmosférica numa Comunicação datada de 21 de Setembro de 2005. Entre as conclusões da referida estratégia temática figura a necessidade de novas reduções das emissões procedentes do sector dos transportes (aéreos, marítimos e rodoviários), dos agregados familiares e dos sectores energético, agrícola e industrial 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 5 e Euro 6 são uma das medidas que visam a redução das emissões de partículas e de precursores do ozono, como sejam o óxido de azoto e os 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, deverão ser facultadas à indústria informações claras sobre os futuros valores limite de emissão. Esta a razão pela qual o presente regulamento inclui, a par dos valores limite de emissão da fase Euro 5, os previstos para a fase Euro 6.

(6) A fim de melhorar a qualidade do ar e de respeitar os valores limite de poluição atmosférica, afigura-se, sobretudo, necessária uma redução considerável das emissões de óxido de azoto dos veículos equipados com motor diesel. Para este efeito, é necessário alcançar valores limite ambiciosos na fase Euro 6 sem ter de prescindir das vantagens propiciadas pelo motor diesel a nível de consumo de combustível e de emissões de hidrocarbonetos e de monóxido de carbono. A fixação, numa fase precoce, de uma etapa suplementar para a redução das emissões de óxidos de azoto permitirá que os fabricantes de veículos efectuem uma programação a longo prazo à escala europeia.

(7) Ao estabelecer normas para as emissões, é importante ter em conta as repercussões nos mercados e na competitividade 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 aumento da esperança de vida, bem como as implicações para o balanço total das emissões de dióxido de carbono.

(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 o acesso ilimitado à informação sobre a reparação de veículos, através de uma função de pesquisa normalizada que possa ser utilizada 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 (*on-board diagnostic*, «OBD») e à sua interacção com outros sistemas dos veículos. Convém estabelecer as especificações técnicas que os sítios *web* dos fabricantes deverão respeitar, em conjunto com medidas específicas, para assegurar um acesso razoável das pequenas e médias empresas («PME»). A adopção de normas comuns

▼B

acordadas com a participação das partes interessadas, como é o caso do formato OASIS ([1]), pode facilitar o intercâmbio de informação entre os fabricantes e os prestadores de serviços. É, por conseguinte, oportuno exigir inicialmente a utilização das especificações técnicas do formato OASIS e convidar a Comissão a solicitar à CEN/ISO a continuação do desenvolvimento deste formato numa norma destinada à substituição tempestiva do formato OASIS.

(9) No prazo de quatro anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão deverá rever o funcionamento do sistema de acesso a todas as informações relativas à reparação e manutenção de veículos, a fim de determinar se será adequado consolidar todas as disposições que regem o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos no âmbito de uma directiva-quadro revista sobre homologação. Caso as disposições que regem o acesso a todas as informações sobre os veículos sejam incorporadas nessa directiva, as disposições correspondentes do presente regulamento deverão ser revogadas, desde que sejam preservados os direitos actualmente existentes de acesso à informação relativa à reparação e manutenção.

(10) A Comissão deverá manter sob análise as emissões até agora não regulamentadas 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 regulamentação dessas emissões.

(11) A fim de facilitar a introdução no mercado e a continuação da presença de veículos movidos a combustíveis alternativos, que permitem a redução das emissões de óxido de azoto e de partículas, e, simultaneamente, promover a redução das emissões dos veículos movidos a gasolina, são introduzidos no presente regulamento valores limite separados para a massa máxima dos hidrocarbonetos e para a massa dos hidrocarbonetos não metânicos.

(12) Deverão ser prosseguidos os esforços tendentes à aplicação de limites mais estritos às emissões, incluindo a redução das emissões de dióxido de carbono, bem como à garantia de que os limites estejam relacionados com o desempenho real dos veículos durante a sua utilização.

(13) Para garantir o controlo das emissões de partículas ultrafinas (PM 0,1 μm ou menos), a Comissão deverá, tão rapidamente quanto possível e até à data de entrada em vigor da fase Euro 6, adoptar uma abordagem baseada no número de partículas, em complemento da abordagem actualmente utilizada, baseada na respectiva massa. A referida abordagem baseada no número de partículas deverá assentar nos resultados do Programa de Medição de Partículas da UNECE e na observância dos ambiciosos objectivos ambientais existentes.

([1]) Organização para o Aprofundamento de Normas de Informação Estruturadas.

▼B

(14) Para assegurar uma maior repetibilidade na medição da massa das emissões e do número de partículas em laboratório, a Comissão deverá, tão rapidamente quanto possível e até à data de entrada em vigor da fase Euro 6, adoptar um novo método de medição com base nos resultados do Programa de Medição de Partículas da UNECE. Uma vez aplicado o novo método de medição, os limites de emissão para a massa de partículas estabelecidos no presente regulamento deverão ser recalibrados, dado que o novo método regista um nível de massa mais baixo do que o método actual.

(15) A Comissão deverá manter sob análise a necessidade de rever o novo ciclo de condução europeu normalizado, enquanto procedimento de ensaio que constitui a base da legislação de homologação CE no que respeita a emissões. Poderá ser necessário actualizar ou substituir os ciclos de ensaio, a fim de reflectir as modificações ao nível das especificações dos veículos e do comportamento dos condutores. Poderá igualmente ser necessário proceder a revisões a fim de garantir que as emissões em condições de utilização reais correspondem às que são medidas aquando da homologação. Convém considerar também a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões e a introdução do conceito regulamentar de valores «a não ultrapassar».

(16) Os sistemas OBD são importantes para o controlo das emissões durante a utilização do veículo. Tendo em conta a importância de controlar as emissões em condições de utilização reais, a Comissão deverá manter sob análise os requisitos aplicáveis a esses sistemas e os limiares de tolerância para a monitorização de anomalias.

(17) Para garantir que não surjam entraves técnicos ao comércio entre Estados-Membros, é necessário um método normalizado de medição do consumo de combustível e das emissões de dióxido de carbono dos veículos. É igualmente necessário assegurar que os clientes e utilizadores recebam informação objectiva e rigorosa.

(18) Antes de elaborar a sua proposta relativa às futuras normas de emissões, a Comissão deverá realizar estudos para verificar se a subdivisão das diferentes categorias de veículos em grupos continua a ser necessária e se podem ser aplicados limites de emissão neutros em termos de massa.

(19) Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de acelerar, através de incentivos financeiros, a colocação no mercado de veículos que satisfaçam os requisitos estabelecidos a nível comunitário. Tais incentivos deverão, no entanto, ser conformes com as disposições do Tratado, em particular as regras em matéria de auxílios estatais, a fim de evitar distorções do mercado interno. O presente regulamento não deverá afectar o direito dos Estados-Membros de incluírem as emissões na base de cálculo dos impostos sobre os veículos.

▼B

(20) Dado que a legislação de emissões e de consumo de combustível se desenvolveu ao longo de mais de 35 anos e se encontra actualmente dispersa por mais de 24 directivas, convém substituir estas directivas por um novo regulamento e um certo número de medidas de execução. Um regulamento assegurará a aplicação directa das disposições técnicas circunstanciadas aos fabricantes, entidades homologadoras e serviços técnicos, e permitirá que essas disposições sejam actualizadas com muito maior rapidez e eficácia. As Directivas 70/220/CEE ([1]), 72/306/CEE ([2]), 74/290/CEE ([3]), 80/1268/CEE ([4]), 83/351/CEE ([5]), 88/76/CEE ([6]), 88/436/CEE ([7]), 89/458/CEE ([8]), 91/441/CEE ([9]), 93/59/CEE ([10]), 94/12/CE ([11]),

([1]) Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões dos veículos a motor (JO L 76 de 6.4.1970, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/76/CE da Comissão (JO L 206 de 15.8.2003, p. 29).

([2]) Directiva 72/306/CEE do Conselho, de 2 de Agosto de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes dos motores diesel destinados à propulsão dos veículos (JO L 190 de 20.8.1972, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/21/CE da Comissão (JO L 61 de 8.3.2005, p. 25)

([3]) Directiva 74/290/CEE do Conselho, de 28 de Maio de 1974, relativa à adaptação ao progresso técnico da Directiva 70/220/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor (JO L 159 de 15.6.1974, p. 61). Directiva alterada pela Directiva 2006/101/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 238).

([4]) Directiva 80/1268/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo do combustível dos veículos a motor (JO L 375 de 31.12.1980, p. 36). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/3/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

([5]) Directiva 83/351/CEE do Conselho, de 16 de Junho de 1983, 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 pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor (JO L 197 de 20.7.1983, p. 1).

([6]) Directiva 88/76/CEE do Conselho, de 3 de Dezembro de 1987, 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 pelos gases provenientes dos motores que equipam os veículos a motor (JO L 36 de 9.2.1988, p. 1).

([7]) Directiva 88/436/CEE do Conselho, de 16 de Junho de 1988, 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 pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor (limitação das emissões de partículas poluentes pelos motores diesel) (JO L 214 de 6.8.1988, p. 1).

([8]) Directiva 89/458/CEE do Conselho, de 18 de Julho de 1989, que altera, no que diz respeito às normas europeias de emissões para automóveis com motores de cilindrada inferior a 1,4 litro, a Directiva 70/220/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar por emissões provenientes dos veículos a motor (JO L 226 de 3.8.1989, p. 1).

([9]) Directiva 91/441/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1991, 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 (JO L 242 de 30.8.1991, p. 1).

([10]) Directiva 93/59/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1993, 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 (JO L 186 de 28.7.1993, p. 21).

([11]) Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Março de 1994, relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor (JO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

▼B

96/69/CE ([1]), 98/69/CE ([2]), 2001/1/CE ([3]), 2001/100/CE ([4]) e 2004/3/CE ([5]) deverão, pois, ser revogadas. Além disso, os Estados-Membros deverão também revogar a legislação que transpõe as directivas revogadas.

(21) A fim de clarificar o âmbito de aplicação da legislação relativa às emissões dos veículos, a 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 ([6]), deverá ser alterada no sentido de abranger todos os veículos pesados e de tornar claro que o presente regulamento se aplica aos veículos ligeiros.

(22) A fim de assegurar uma transição harmoniosa das directivas em vigor para o presente regulamento, a aplicação deste deverá ser diferida por um dado período após a sua entrada em vigor. Todavia, durante esse período os fabricantes deverão poder optar por requerer a homologação dos veículos ao abrigo das directivas em vigor ou ao abrigo do presente regulamento. Por outro lado, as disposições relativas a incentivos financeiros deverão ser aplicáveis imediatamente após a entrada em vigor do presente regulamento. A entrada em vigor do presente regulamento não deverá afectar a validade das homologações concedidas ao abrigo das directivas em vigor.

(23) A fim de assegurar uma transição harmoniosa das directivas em vigor para o presente regulamento, deverão ser previstas na fase Euro 5 certas excepções para os veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas. Estas excepções deverão caducar a partir da entrada em vigor da fase Euro 6.

([1]) Directiva 96/69/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de Outubro de 1996, 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 (JO L 282 de 1.11.1996, p. 64).

([2]) Directiva 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 (JO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

([3]) Directiva 2001/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Janeiro de 2001, que altera a Directiva 70/220/CEE do Conselho sobre as medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor (JO L 35 de 6.2.2001, p. 34).

([4]) Directiva 2001/100/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Dezembro de 2001, que altera a Directiva 70/220/CEE do Conselho 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 (JO L 16 de 18.1.2002, p. 32).

([5]) Directiva 2004/3/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, que altera as Directivas 70/156/CEE e 80/1268/CEE do Conselho no que respeita à medição das emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos N_1 (JO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

([6]) JO L 275 de 20.10.2005, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/51/CE da Comissão (JO L 152 de 7.6.2006, p. 11).

▼B

(24) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão 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 ([1]).

(25) Em particular, deverá ser atribuída competência à Comissão para introduzir, no anexo I, valores limite baseados no número de partículas, bem como para recalibrar os valores limite baseados na massa de partículas estabelecidos no mesmo anexo. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, essas medidas deverão ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(26) Deverá ser igualmente atribuída competência à Comissão para estabelecer procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação, bem como um procedimento revisto de medição de partículas e um valor limite baseado no número de partículas, e para adoptar medidas relativas à utilização de dispositivos manipuladores, ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos e aos ciclos de ensaios utilizados para medir as emissões. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, essas medidas deverão ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(27) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, a saber, a realização do mercado interno através da introdução de requisitos técnicos comuns relativos 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 melhor alcançados ao 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 consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJECTO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento estabelece requisitos técnicos comuns para a homologação de veículos a motor («veículos») e de peças de substituição, tais como dispositivos de controlo da poluição de substituição, no que respeita às respectivas emissões.

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

▼B

2. O presente regulamento estabelece igualmente regras em matéria de conformidade em circulação, durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas de diagnóstico a bordo («OBD»), medição do consumo de combustível e acessibilidade da informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos das categorias M_1 M_2, N_1 e N_2, definidas no anexo II da Directiva 70/156/CEE, cuja massa de referência não exceda 2 610 kg.

2. A pedido do fabricante, a homologação concedida ao abrigo do presente regulamento pode ser alargada dos veículos abrangidos pelo n.º 1 aos veículos das categorias M_1, M_2, N_1 e N_2 definidas no anexo II da Directiva 70/156/CEE cuja massa de referência não exceda 2 840 kg e que satisfaçam as condições fixadas no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução, entende-se por:

1. «Veículo híbrido», um veículo equipado com, pelo menos, dois conversores de energia diferentes e dois sistemas diferentes de armazenagem de energia (no veículo) para assegurar a sua propulsão.

2. «Veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas», veículos a gasóleo da categoria M_1 que sejam:

   a) Veículos para fins especiais, definidos na Directiva 70/156/CEE, cuja massa de referência exceda 2 000 kg;

   b) Veículos cuja massa de referência exceda 2 000 kg e se destinem a transportar sete ou mais ocupantes, incluindo o condutor, com exclusão, a partir de 1 de Setembro de 2012, dos veículos da categoria M_1G definida na Directiva 70/156/CEE;

   ou

   c) Veículos cuja massa de referência exceda 1 760 kg que sejam especificamente construídos para fins comerciais e para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo.

3. «Massa de referência», a massa do veículo em ordem de marcha diminuída da massa uniforme do condutor de 75 kg e adicionada de uma massa uniforme de 100 kg.

4. «Gases poluentes», as emissões pelo escape de monóxido de carbono, óxidos de azoto expressos em equivalente de dióxido de azoto (NO_2) e hidrocarbonetos.

▼B

5. «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.

6. «Emissões pelo tubo de escape», a emissão de gases e partículas poluentes.

7. «Emissões por evaporação», os vapores de hidrocarbonetos emitidos pelo sistema de alimentação de combustível de um veículo que não sejam provenientes de emissões pelo tubo de escape.

8. «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 emitir gases e vapores.

9. «Sistema de diagnóstico a bordo», ou sistema «OBD» (*on-board diagnostic*), um sistema de controlo de emissões capaz de identificar a origem provável das anomalias verificadas por meio de códigos de anomalia armazenados na memória de um computador.

10. «Dispositivo manipulador» (*defeat device*), qualquer elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade do motor (RPM), às mudanças de velocidade, à força de aspiração ou a qualquer outro parâmetro e destinado a activar, modular, atrasar ou desactivar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões, de forma a reduzir a eficácia desse sistema em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo.

11. «Dispositivo de controlo da poluição», os componentes do veículo que controlam e/ou limitam as emissões pelo tubo de escape e por evaporação.

12. «Dispositivo de controlo da poluição de origem», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza abrangido pela homologação concedida ao veículo em questão.

13. «Dispositivo de controlo da poluição de substituição», um dispositivo de controlo da poluição ou um conjunto de dispositivos dessa natureza destinado a substituir um dispositivo de controlo da poluição original que pode ser homologado enquanto unidade técnica separada, tal como definida na Directiva 70/156/CEE.

14. «Informação relativa à reparação e manutenção de veículos», toda a informação necessária para o diagnóstico, manutenção, inspecção, monitorização periódica, reparação, reprogramação ou reinicialização do veículo, fornecida pelo fabricante às oficinas de reparação e aos representantes autorizados, incluindo todas as posteriores alterações e suplementos da mesma. Esta informação inclui toda a informação requerida para equipar o veículo com peças ou outro equipamento.

▼B

15. «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 inspecção e ensaio e os operadores que ofereçam formação a empresas de instalação, fabrico e reparação de equipamento destinado a veículos movidos a combustíveis alternativos.

16. «Biocombustíveis», combustíveis líquidos ou gasosos destinados aos transportes e produzidos a partir de biomassa.

17. «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.

▼M4

18. «Motor de injeção direta», um motor que pode funcionar de um modo em que o combustível é injetado no ar de admissão após ter sido aspirado pelas válvulas de admissão.

▼B

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DE HOMOLOGAÇÃO DOS FABRICANTES

Artigo 4.º

Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem demonstrar que todos os novos veículos vendidos, matriculados ou postos em circulação na Comunidade estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução. Os fabricantes devem igualmente demonstrar que todos os novos dispositivos de controlo da poluição de substituição sujeitos a homologação e que sejam vendidos ou entrem em circulação na Comunidade estão homologados em conformidade com o disposto no presente regulamento e respectivas medidas de execução.

Estas obrigações abrangem a observância dos limites de emissão definidos no anexo I e das medidas de execução referidas no artigo 5.º

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.

Além disso, 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. Por conseguinte, as medidas de conformidade em circulação devem ser verificadas por referência a um período máximo de 5 anos, ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro. Os ensaios de durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição realizados para efeitos de homologação devem abranger 160 000 km. Para levar a efeito o teste de durabilidade, os fabricantes deverão dispor da possibilidade de recurso a testes de envelhecimento em banco de ensaio, sem prejuízo das medidas de aplicação previstas no n.º 4.

▼B

A conformidade em circulação deve ser verificada, em particular, no que respeita às emissões do tubo de escape testadas à luz dos limites de emissão constantes do anexo I. A fim de melhorar o controlo das emissões por evaporação e das emissões a baixa temperatura ambiente, os procedimentos de ensaio devem ser revistos pela Comissão.

3. Os fabricantes devem indicar os valores das emissões de dióxido de carbono e do consumo de combustível num documento a entregar ao comprador do veículo no momento da compra.

4. Os procedimentos e requisitos específicos para a execução dos n.os 2 e 3 são estabelecidos nos termos do n.º 2 do artigo 15.º

Artigo 5.º

Requisitos e ensaios

1. O fabricante deve 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 e nas respectivas medidas de execução.

2. A utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida. A proibição não se aplica:

a) Se se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo;

b) Se esse dispositivo não funcionar para além do necessário ao arranque do motor;

ou

c) Se as condições estiverem substancialmente incluídas nos processos de ensaio para verificação das emissões por evaporação e da média das emissões pelo tubo de escape.

3. Os procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação estabelecidos no presente número, bem como os requisitos para a execução do n.º 2 que têm por objecto a alteração de elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, devem ser aprovados pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º e incluir a especificação dos requisitos referentes a:

a) Emissões pelo tubo de escape, incluindo ciclos de ensaio, emissões a baixa temperatura ambiente, emissões em regime de marcha lenta sem carga, opacidade dos fumos e correcto funcionamento e regeneração dos sistemas de pós-tratamento;

b) Emissões por evaporação e emissões do cárter;

c) Sistemas OBD e comportamento em circulação 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;

▼B

e) Medição das emissões de gases com efeito de estufa e do consumo de combustível;

f) Veículos híbridos e veículos movidos a combustíveis alternativos;

g) Extensão das homologações e requisitos aplicáveis aos pequenos fabricantes;

h) Equipamento de ensaio;

▼M2

_____

▼B

i) Combustíveis de referência, como a gasolina, o gasóleo, combustíveis gasosos e biocombustíveis, designadamente o bioetanol, o biodiesel e o biogás;

▼M2

j) Medição da potência do motor.

▼B

Se for caso disso, os requisitos acima enumerados aplicam-se aos veículos independentemente do tipo de combustível utilizado.

CAPÍTULO III

ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS

Artigo 6.º

Obrigações dos fabricantes

1. Os fabricantes devem facultar aos operadores independentes, através de sítios *web*, o acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, assegurando que o mesmo seja fácil, rápido e não discriminatório em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados. A fim de facilitar a consecução deste objectivo, as informações em causa devem ser apresentadas de modo coerente, inicialmente em conformidade com os requisitos técnicos do formato OASIS ([1]). Os fabricantes devem igualmente pôr à disposição dos operadores independentes, bem como das oficinas de reparação e representantes autorizados, documentação em matéria de formação.

▼M3

2. A informação prevista no n.º 1 incluirá:

a) A identificação inequívoca do veículo;

b) Manuais de manutenção, incluindo registos de reparação e manutenção;

c) Manuais técnicos;

d) Informações sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);

([1]) O «formato OASIS» refere-se às especificações técnicas do Documento OASIS SC2-D5, «Format of Automotive Repair Information», versão 1.0, de 28 de Maio de 2003 (disponível em: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) e secções 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 e 3.8 do Documento OASIS SCI-D2, «Autorepair Requirements Specification», versão 6.1, de 10.1.2003 (disponível em: http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), utilizando-se apenas texto aberto e formatos gráficos.

▼M3

e) Diagramas de cablagem;

f) Códigos de diagnóstico de anomalia (incluindo códigos específicos do fabricante);

g) Número de identificação da calibragem de *software* aplicável ao modelo de veículo;

h) Informações relativas a, e fornecidas por meio de, ferramentas e equipamentos exclusivos;

i) Informações sobre registos de dados e dados de monitorização bidireccional e ensaio; e

j) Unidades de trabalho *standard* ou períodos de tempo para tarefas de reparação e manutenção, caso sejam disponibilizados, quer directamente, quer por intermédio de terceiros.

▼B

3. Os representantes ou oficinas de reparação autorizados no âmbito do sistema de distribuição de um determinado fabricante devem ser considerados operadores independentes para efeitos do presente regulamento, desde que prestem serviços de reparação ou de manutenção de veículos não produzidos pelo fabricante a cujo sistema de distribuição pertencem.

4. A informação relativa à reparação e manutenção de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para efeitos de manutenção do sistema de informação.

5. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer a informação adequada relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado.

6. Para efeitos de concepção e fabrico de equipamento para veículos movidos a combustíveis alternativos, os fabricantes devem prestar as informações relevantes relativas ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante, instalador ou oficina de reparação de equipamento interessado.

7. Ao requerer a homologação CE ou nacional, o fabricante deve fornecer à entidade homologadora prova do cumprimento do presente regulamento no que respeita ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos e à informação referida no n.º 5. Se essa informação ainda não estiver disponível, ou não for ainda conforme com o disposto no presente regulamento aquando da apresentação do pedido de homologação, o fabricante deve fornecê-la no prazo de seis meses a contar da data de homologação. Caso a prova de conformidade não seja fornecida nesse prazo, a entidade homologadora toma medidas adequadas para garantir a conformidade.

▼B

O fabricante deve disponibilizar no seus sítios *web* as alterações e os aditamentos subsequentes à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, em simultâneo com a sua comunicação às oficinas de reparação autorizadas.

▼M3

8. No caso de os registos de reparação e manutenção de um veículo serem mantidos numa base de dados central do fabricante ou em seu nome, as oficinas de reparação independentes que foram aprovadas e autorizadas tal como se exige no ponto 2.2 do anexo XIV do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ([1]), devem ter acesso gratuito aos referidos registos nas mesmas condições que as oficinas de reparação autorizadas a fim de ficarem habilitadas a introduzir informação sobre os trabalhos de reparação e manutenção que tiverem executado.

▼B

Artigo 7.º

Taxas de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos

1. Os fabricantes podem cobrar taxas razoáveis e proporcionadas para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos abrangida pelo presente regulamento; considera-se que tais taxas não são razoáveis nem proporcionadas se desencorajarem o acesso ao não terem em conta em que medida o operador independente o utiliza.

▼M3

2. Os fabricantes devem disponibilizar a informação relativa à reparação e manutenção de veículos, incluindo serviços transaccionais como a reprogramação ou a prestação de assistência técnica numa periodicidade diária, mensal e anual, prevendo tarifas variáveis em função dos períodos de tempo para os quais é concedido o acesso a essa informação. Para além do acesso baseado na duração, os fabricantes podem estabelecer e aplicar facturação por transacção, relativamente às quais as tarifas se baseiam na transacção e não em função dos períodos de tempo para os quais é concedido o acesso à informação. Se ambos os sistemas de acesso forem oferecidos pelos fabricantes as oficinas de reparação independentes podem escolher o sistema de acesso que preferem, baseado no tempo ou na transacção.

▼B

Artigo 8.º

Medidas de execução

As medidas necessárias à execução dos artigos 6.º e 7.º que se destinem a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º Tais medidas abrangem a definição e a actualização 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.

([1]) JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

▼B

Artigo 9.º

Relatório

Até 2 de Julho de 2011, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o funcionamento do sistema de acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, dando especial atenção ao impacto sobre a concorrência e o funcionamento do mercado interno e aos benefícios ambientais. O relatório deve ponderar se será oportuno proceder à consolidação de todas as disposições que regem o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos no âmbito de uma revisão da directiva-quadro relativa à homologação de veículos.

CAPÍTULO IV

OBRIGAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS

Artigo 10.º

Homologação

1. A partir de 2 de Julho de 2007, consoante a que ocorrer mais tarde, se um fabricante assim o requerer, as autoridades nacionais não podem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível dos veículos, recusar a homologação CE ou nacional de um novo modelo de veículo, ou proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação de um veículo novo, se este satisfizer o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, em especial os valores limite Euro 5 constantes do quadro 1 do anexo I ou os valores limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I.

2. A partir de 1 de Setembro de 2009, e a partir de 1 de Setembro de 2010 no que diz respeito aos veículos das classes II e III da categoria N_1 e da categoria N_2, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, em especial nos anexos, com excepção dos valores limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I. No caso dos ensaios relativos às emissões de gases de escape, os valores limite a aplicar aos veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas são iguais aos estabelecidos para os veículos da classe III da categoria N_1.

3. A partir de 1 de Janeiro de 2011, e de 1 de Janeiro de 2012 no que diz respeito aos veículos das classes II e III da categoria N_1 e da categoria N_2 e aos veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas, as autoridades nacionais devem, no caso de veículos novos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução e, em especial, nos anexos, com excepção dos valores limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I, considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE e, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos. No caso dos ensaios relativos às emissões de gases de escape, os valores limite a aplicar aos veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas são iguais aos estabelecidos para os veículos da classe III da categoria N_1.

▼B

4. A partir de 1 de Setembro de 2014, e de 1 de Setembro de 2015 no que diz respeito aos veículos das classes II e III da categoria N_1 e da categoria N_2, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a homologação CE ou a homologação nacional a novos modelos de veículos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução, em especial os valores limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I.

5. A partir de 1 de Setembro de 2015, e de 1 de Setembro de 2016 no que diz respeito aos veículos das classes II e III da categoria N_1 e da categoria N_2, as autoridades nacionais devem, no caso de veículos novos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução e, em especial, os valores limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I, considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE e, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

▼M1

6. O limite de emissões de 5,0 mg/km para a massa de partículas referido nos quadros 1 e 2 do anexo I é aplicável a partir das datas fixadas nos pontos 1, 2 e 3.

O limite de emissões de 4,5 mg/km para a massa de partículas e o valor-limite para o número de partículas referidos os quadros 1 e 2 do anexo I são aplicáveis, a partir de 1 de Setembro de 2011, à homologação de novos modelos de veículos e, a partir de 1 de Janeiro de 2013, a todos os novos veículos vendidos, registados ou postos em circulação na Comunidade.

▼M4

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

▼B

Artigo 11.º

Homologação de peças de substituição

1. No que diz respeito aos novos dispositivos de controlo da poluição de substituição destinados a ser instalados em veículos homologados ao abrigo do presente regulamento, as autoridades nacionais devem proibir a sua venda ou instalação num veículo se esses dispositivos não forem de um tipo homologado nos termos do presente regulamento e das respectivas medidas de execução.

2. As autoridades nacionais podem continuar a conceder extensões da homologação CE para dispositivos de controlo da poluição de substituição concebidos segundo normas anteriores ao presente regulamento, nos termos inicialmente aplicáveis. As autoridades nacionais devem proibir a venda ou instalação em veículos de tais dispositivos de controlo da poluição de substituição, excepto se forem de um tipo ao qual tenha sido concedida uma homologação adequada.

3. Os dispositivos de controlo da poluição de substituição destinados a ser instalados em veículos homologados antes da aprovação dos requisitos de homologação dos componentes estão isentos dos requisitos estabelecidos nos n.os 1 e 2.

▼B

Artigo 12.º

Incentivos financeiros

1. Os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros para os veículos produzidos em série que cumpram o disposto no presente regulamento e nas respectivas medidas de execução.

Esses incentivos devem ser válidos para todos os veículos novos comercializados no mercado de um Estado-Membro que cumpram, pelo menos, os valores limite de emissão constantes do quadro 1 do anexo I antes das datas fixadas no n.º 3 do artigo 10.º Tais incentivos devem cessar nas referidas datas.

Os incentivos financeiros aplicáveis exclusivamente a veículos que satisfaçam os valores limite de emissão constantes do quadro 2 do anexo 1 podem ser concedidos a novos veículos comercializados no mercado de um Estado-Membro a partir das datas fixadas no n.º 3 do artigo 10.º por antecipação em relação às datas fixadas no n.º 5 do artigo 10.º Tais incentivos devem cessar nas datas referidas.

2. Os Estados-Membros podem conceder incentivos financeiros para a transformação de veículos em circulação, bem como para a retirada de circulação dos veículos que não cumprirem os valores limite.

3. Para cada modelo de veículo, os incentivos financeiros referidos nos n.os 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 com a devida antecedência dos projectos de criação ou alteração dos incentivos financeiros referidos nos n.os 1 e 2.

Artigo 13.º

Sanções

1. Os Estados-Membros devem estabelecer disposições relativas às sanções aplicáveis em caso de infracção pelos fabricantes ao disposto no presente regulamento e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar essas disposições à Comissão até 2 de Janeiro de 2009 e qualquer alteração posterior das mesmas no mais breve prazo possível.

2. Os tipos de infracção sujeitos a sanções incluem, nomeadamente:

a) A apresentação de declarações falsas durante os procedimentos de homologação ou os procedimentos de retirada de circulação;

b) A falsificação de resultados de ensaios para homologação ou verificação da conformidade em circulação;

c) A retenção de dados ou especificações técnicas susceptíveis de conduzir a uma retirada de circulação ou a uma revogação da homologação;

d) A utilização de dispositivos manipuladores;

e

e) A recusa de concessão de acesso a informação.

▼B

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 14.º

Redefinição das especificações

1. A Comissão pondera a possibilidade de incluir as emissões de metano no cálculo das emissões de dióxido de carbono. Se necessário, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de medidas destinadas a tomar em conta ou a limitar as emissões de metano.

2. Após a conclusão do Programa de Medição de Partículas da UNECE, realizado sob a égide do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, e até à entrada em vigor da fase Euro 6, a Comissão toma as seguintes medidas, que se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, complementando-o, sem no entanto reduzir o actual nível de ambição em matéria de protecção ambiental:

a) Alteração do presente regulamento pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º, a fim de recalibrar os valores limite baseados na massa de partículas fixados no anexo I do presente regulamento 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) Adopção de um procedimento de medição das partículas revisto e de um valor limite para o número de partículas, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º

3. A Comissão deve rever os procedimentos, testes e requisitos referidos no n.º 3 do artigo 5.º, bem como os ciclos de teste utilizados para medir emissões. Se o processo de revisão determinar que eles deixaram de ser adequados, ou deixaram de reflectir as emissões tal como elas ocorrem, devem ser adaptados de forma a reflectirem adequadamente as emissões geradas pelas condições reais de condução nas estradas. As medidas necessárias, destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 15.º

4. A Comissão deve rever os poluentes sujeitos aos procedimentos e aos testes referidos no n.º 3 do artigo 5.º Se a Comissão concluir que se afigura adequado regulamentar as emissões de poluentes adicionais, deve apresentar uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho para alterar em conformidade o presente regulamento.

5. A Comissão procede à revisão dos limites de emissão constantes do quadro 4 do anexo I para as emissões de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos pelo tubo de escape após arranque a frio e, se for caso disso, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de redução dos referidos limites de emissão.

▼M2

_____

▼B

Artigo 15.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 16.º

Alterações às Directivas 70/156/CEE e 2005/55/CE

1. A Directiva 70/156/CEE é alterada em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

2. A Directiva 2005/55/CE é alterada do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção:

«Directiva 2005/55/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Setembro de 2005, relativa à homologação de veículos pesados no que respeita às suas emissões (Euro IV e Euro V)»;

b) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) "Veículo", um veículo a motor na acepção do artigo 2.º da Directiva 70/156/CEE, com uma massa de referência que não exceda 2 610 kg;

b) "Motor", a fonte de propulsão de um veículo à qual pode ser concedida homologação como unidade técnica separada na acepção do artigo 3.º da Directiva 70/156/CEE;

c) "Veículo ecológico avançado (VEA)", um veículo movido por um motor que satisfaz os valores limite de emissão facultativos fixados na linha C dos quadros da secção 6.2.1 do anexo I.»;

c) A secção 1 do anexo I passa a ter a seguinte redacção:

«1. A presente directiva aplica-se ao controlo dos poluentes gasosos e das partículas poluentes, à vida útil dos dispositivos de controlo das emissões, à conformidade dos veículos de serviço/motores e sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) instalados em todos os veículos a motor, bem como aos motores especificados no artigo 1.º, com excepção dos veículos das categorias M_1, N_1, N_2 e M_2 cuja homologação tenha sido concedida nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 (*).

(*) JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.».

▼B

Artigo 17.º

Revogação

1. São revogadas, com efeitos a partir de 2 de Janeiro de 2013, as seguintes directivas:

— Directiva 70/220/CEE,

— Directiva 72/306/CEE,

— Directiva 74/290/CEE,

— Directiva 77/102/CEE,

— Directiva 78/665/CEE,

— Directiva 80/1268/CEE,

— Directiva 83/351/CEE,

— Directiva 88/76/CEE,

— Directiva 88/436/CEE,

— Directiva 89/458/CEE,

— Directiva 91/441/CEE,

— Directiva 93/59/CEE,

— Directiva 93/116/CE,

— Directiva 94/12/CE,

— Directiva 96/44/CE,

— Directiva 96/69/CE,

— Directiva 98/69/CE,

— Directiva 98/77/CE,

— Directiva 1999/100/CE,

— Directiva 1999/102/CE,

— Directiva 2001/1/CE,

— Directiva 2001/100/CE,

— Directiva 2002/80/CE,

— Directiva 2003/76/CE,

— Directiva 2004/3/CE.

2. São revogados, com efeitos a partir de 2 de Janeiro de 2013, os anexos II e V da Directiva 89/491/CEE da Comissão, de 17 de Julho de 1989, que adapta ao progresso técnico as Directivas 70/157/CEE, 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE e 80/1269/CEE do Conselho no domínio dos veículos a motor ([1]).

3. As remissões feitas para as directivas revogadas são entendidas como feitas para o presente regulamento.

([1]) JO L 238 de 15.8.1989, p. 43.

▼B

4. Os Estados-Membros devem proceder à revogação da legislação de execução que tiverem aprovado ao abrigo das directivas referidas no n.º 1, com efeitos a partir de 2 de Janeiro de 2013.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

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

2. O presente regulamento é aplicável a partir de 3 de Janeiro de 2009, com excepção do n.º 1 do artigo 10.º e do artigo 12.º, os quais são aplicáveis a partir de 2 de Julho de 2007.

3. As alterações ou medidas de execução referidas no n.º 3 do artigo 5.º e no n.º 6 do artigo 14.º devem ser aprovadas até 2 de Julho de 2008.

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

▼B

ANEXO I

LIMITES DE EMISSÃO

▼M1

Quadro 1

Limites de emissão Euro 5

		Massa de referência (RM) (Kg)	Valores-limite													
			Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa total de hidrocarbonetos (THC)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)		Massa de óxidos de azoto (NO_x)		Massa combinada de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (THC + NO_x)		Massa de partículas (PM)		►M4 Número de partículas (PN) ◄	
			L_1 (Mg/km)		L_2 (Mg/km)		L_3 (Mg/km)		L_4 (Mg/km)		L_{2+4} (Mg/km)		L_5 (Mg/km)		L_6 (#/Km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Todas	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM < 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Todas	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

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

►M3 ——————— ◄

([3]) As normas relativas à massa de partículas para motores de ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injecção directa.

▼M4

Quadro 2

Limites de emissão Euro 6

		Massa de referência (RM) (kg)	Valores limite													
			Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa total de hidrocarbonetos (THC)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)		Massa de óxidos de azoto (NO_x)		Massa combinada de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (THC + NO_x)		Massa de partículas (PM) [1]		Número de partículas (PN)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [2]	CI	PI [2] [3]	CI
M	—	Todas	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Todas	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6,0 \times 10^{11}$	$6,0 \times 10^{11}$

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

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

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

(3) Até três anos a contar das datas previstas no artigo 10.º, n.os 4 e 5, para novas homologações e para veículos novos, respetivamente, um limite de emissão do número de partículas de $6,0 \times 10^{12}$ #/km é aplicável aos veículos abrangidos pela norma Euro 6 de ignição comandada de injeção direta, ao critério do fabricante. Até àquelas datas, impreterivelmente, deverá ser aplicado um método de ensaio de homologação que assegure a efetiva limitação do número de partículas emitidas pelos veículos em condições de condução reais.

▼B

Quadro 3

Limite de emissão para o ensaio das emissões por evaporação

Massa das emissões por evaporação (g/ensaio)
2,0

Quadro 4

Limite de emissão para o ensaio das emissões de monóxido de carbono e de hidrocarbonetos pelo tubo de escape após arranque a frio

Temperatura de ensaio 266 K (–7 °C)			
Categoria do veículo	Classe	Massa de monóxido de carbono (CO) L_1 (g/km)	Massa de hidrocarbonetos (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

▼B

ANEXO II

Alterações à Directiva 70/156/CEE

A Directiva 70/156/CEE é alterada do seguinte modo:

1. No artigo 2.º, é aditada a frase seguinte após o último travessão:

«Se, na presente directiva, forem feitas referências a uma directiva ou a um regulamento específicos, tais referências abrangerão também as respectivas medidas de execução.».

2. A expressão «directiva ou regulamento específicos» substitui a expressão «directiva específica» nas seguintes disposições:

Artigo 2.º, primeiro travessão; artigo 2.º, nono travessão; artigo 2.º, décimo travessão; artigo 2.º, décimo quarto travessão; n.º 1 do artigo 3.º; n.º 4 do artigo 3.º; alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º; alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º; n.º 5 do artigo 5.º; n.º 3 do artigo 6.º; n.º 2 do artigo 7.º; n.º 4 do artigo 13.º; n.º 5 do artigo 13.º; anexo I, primeiro parágrafo; anexo III, parte III; anexo IV, parte II, primeiro parágrafo; anexo V, secção 1 a); anexo V, secção 1 b); anexo V, secção 1 c); anexo VI, lado 2 do certificado de homologação CE de um modelo de veículo; anexo VII, secção 4; anexo VII, nota de rodapé 1; anexo X, secção 2.1; anexo X, secção 3.3; anexo XI, apêndice 4, significado da letra: X; anexo XII, secção b 2); anexo XIV, secção 2 a); anexo XIV, secção 2 c); anexo XIV, secção 2 d).

3. A expressão «directivas ou regulamentos específicos» substitui a expressão «directivas específicas» nas seguintes disposições:

Artigo 2.º, oitavo travessão; n.º 1 do artigo 3.º; n.º 2 do artigo 3.º; primeiro e segundo travessões da alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º; alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º; n.º 3 do artigo 4.º; terceiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º; n.º 6 do artigo 5.º; n.º 2 do artigo 8.º; alínea c) do n.º 2 do artigo 8.º; n.º 2 do artigo 9.º; n.º 2 do artigo 10.º; n.º 1 do artigo 11.º; n.º 2 do artigo 13.º; n.º 1, alínea i), do artigo 14.º; lista de anexos: título do anexo XIII; anexo I, primeiro parágrafo; anexo IV, parte I, primeira e segunda linhas; anexo IV, parte II, nota de rodapé 1) do quadro; anexo V, secção 1 b); anexo V, secção 3; anexo V, secção 3 a); anexo V, secção 3 b); anexo VI, pontos 1 e 2; anexo VI, lado 2 do certificado de homologação CE de um modelo de veículo; anexo X, secção 2.2; anexo X, secção 2.3.5; anexo X, secção 3.5; anexo XII, título; anexo XIV, secção 1.1; anexo XIV, secção 2 c).

4. A expressão «ou regulamento» é aditada a seguir à palavra «directiva» nas seguintes disposições:

N.º 3, terceiro parágrafo, do artigo 5.º; anexo IV, parte I, nota de rodapé X ao quadro; anexo VI, lado 2 do certificado de homologação CE de um modelo de veículo, títulos dos quadros; anexo VII (1), secção 2; anexo VII (1), secção 3; anexo VII (1), secção 4; anexo VIII, secções 1, 2, 2.1, 2.2 e 3; anexo IX, lado 2 para veículos completos ou completados da categoria M_1, pontos 45, 46.1 e 46.2; anexo IX, lado 2 para veículos completos ou completados das categorias M_2 e M_3, pontos 45 e 46.1; anexo IX, lado 2 para veículos completos ou completados das categorias N_1, N_2 e N_3, pontos 45 e 46.1; anexo IX, lado 2 para veículos incompletos da categoria M_1, pontos 45 e 46.1; anexo IX, lado 2 para veículos incompletos das categorias M_2 e M_3, pontos 45 e 46.1; anexo IX, lado 2 para veículos incompletos das categorias N_1, N_2 e N_3, pontos 45 e 46.1; anexo X, nota de rodapé 2; anexo X, secção 1.2.2; anexo XI, apêndice 4, significado das iniciais: N/A; anexo XV, título do quadro;

▼B

A expressão «ou regulamentos» é aditada a seguir à palavra «directivas» nas seguintes disposições:

Anexo IX, lado 2 para veículos completos ou completados da categoria M_1; anexo IX, lado 2 para veículos completos ou completados das categorias M_2 e M_3; anexo IX, lado 2 para veículos completos ou completados das categorias N_1, N_2 e N_3; anexo IX, lado 2 para veículos incompletos da categoria M_1; anexo IX, lado 2 para veículos incompletos das categorias M_2 e M_3; anexo IX, lado 2 para veículos incompletos das categorias N_1, N_2 e N_3.

5. No n.º 2, alínea c), do artigo 8.º, a expressão «ou regulamento(s)» deverá ser aditada a seguir à palavra «directiva(s)».

6. No anexo IV, parte I, o cabeçalho do quadro e o ponto 2 passam a ter a seguinte redacção:

«Assunto	Directiva/ Regulamento n.º	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emissões/ Acesso à informação	…/…/CE (CE) n.º …/…	L …, …, p. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Para veículos com uma massa de referência que não exceda 2 610 kg. A pedido do fabricante, a presente disposição poderá aplicar-se a veículos com uma massa de referência que não exceda 2 840 kg.».

7. No anexo IV, parte I, os pontos 11 e 39 são suprimidos.

8. No anexo VII, ponto 4, a expressão «ou regulamento» é aditada a seguir à expressão «no caso de uma directiva».

9. No anexo VII, ponto 5, a expressão «, ou regulamento» é aditada a seguir à expressão «directiva, com a última redacção que lhe foi dada».

10. No anexo XI, apêndice 1, o cabeçalho do quadro e o ponto 2 passam a ter a seguinte redacção:

«Elemento	Assunto	Directiva/ Regulamento n.º	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emissões/Acesso à informação	…/…/CE (CE) n.º …/…	Q	G + Q	G + Q»	

11. No anexo XI, apêndice 1, os pontos 11 e 39 são suprimidos.

12. No anexo XI, apêndice 2, o cabeçalho do quadro e o ponto 2 passam a ter a seguinte redacção:

«Elemento	Assunto	Directiva/ Regulamento n.º	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emissões/Acesso à informação	…/…/CE (CE) n.º …/…	A	A		A	A»					

13. No anexo XI, apêndice 2, os pontos 11 e 39 são suprimidos.

▼B

14. No anexo XI, apêndice 3, o cabeçalho do quadro e o ponto 2 passam a ter a seguinte redacção:

«Elemento	Assunto	Directiva/ Regulamento n.º	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emissões/Acesso à informação	…/…/CE (CE) n.º …/…	Q		Q	Q»					

15. No anexo XI, apêndice 3, o ponto 11 é suprimido.

16. No anexo XI, apêndice 4, o cabeçalho do quadro e o ponto 2 passam a ter a seguinte redacção:

«Elemento	Assunto	Directiva/ Regulamento n.º	Grua móvel de categoria N
2	Emissões/Acesso à informação	…/…/CE (CE) n.º …/…	N/A»

17. No anexo XI, apêndice 4, o ponto 11 é suprimido.