



Bruxelas, 19.3.2018  
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

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

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • **Justificação e objetivos da proposta**

A expressão «veículos da categoria L» abrange uma ampla gama de modelos diferentes de veículos ligeiros de duas, três ou quatro rodas; por exemplo, velocípedes com motor, ciclomotores de duas ou três rodas, motociclos de duas ou três rodas, motociclos com carros laterais e veículos de quatro rodas (quadriciclos) como motos-quatro de estrada, motos-quatro todo-o-terreno e quadrimóveis.

Os requisitos de homologação aplicáveis aos «veículos da categoria L» a partir de 1 de janeiro de 2016 estão estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 168/2013 e nos seus quatro atos delegados e de execução<sup>1</sup>.

A Comissão baseou o relatório ao Parlamento e ao Conselho num estudo de impacto ambiental abrangente<sup>2</sup>, em conformidade com o artigo 23.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013. As conclusões do relatório assinalaram recomendações para aperfeiçoar o Regulamento (UE) n.º 168/2013, bem como o Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 da Comissão, e o Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013. As recomendações são refletidas no artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, do presente regulamento, que propõem alterações aos artigos 21.º e 23.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013.

Uma vez que os requisitos de homologação do Regulamento (UE) n.º 168/2013 já são aplicáveis de forma obrigatória desde 1 de janeiro de 2016, propõe-se a adoção do presente ato o mais rapidamente possível e, ao contrário da maioria dos atos de homologação, não se prevê uma data de aplicação diferente.

O Regulamento (UE) n.º 168/2013 limitou todas as habilitações da Comissão para adotar atos delegados a um período de cinco anos, que termina em 21 de março de 2018. Como é necessário atualizar constantemente elementos dos atos de homologação para os adaptar ao progresso técnico ou para introduzir outras alterações em consonância com as habilitações, o projeto de proposta altera igualmente o artigo 75.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, a fim de prever a habilitação por mais cinco anos, com possibilidade de prorrogação tácita.

---

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

Regulamento Delegado (UE) n.º 134/2014 da Comissão, de 16 de dezembro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos requisitos de desempenho ambiental e da unidade de propulsão e que altera o anexo V (JO L 53 de 21.2.2014, p. 1).

Regulamento Delegado (UE) n.º 44/2014 da Comissão, de 21 de novembro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à construção de veículos e requisitos gerais para a homologação dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 25 de 28.1.2014, p. 1).

Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 da Comissão, de 24 de outubro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos de segurança funcional para a homologação de veículos de duas ou três rodas e quadriciclos (JO L 7 de 10.1.2014, p. 1).

<sup>2</sup> O relatório do estudo: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles», EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica do presente ato é a mesma do ato que é alterado, ou seja, o artigo 11.º do TFUE.

- **Proporcionalidade**

O Regulamento (UE) n.º 168/2013, que contém os requisitos de homologação UE, assenta no conceito de harmonização total. Consequentemente, as alterações a introduzir nos requisitos desse regulamento, com base nas conclusões do estudo de impacto ambiental abrangente, são consideradas as mais adequadas para atingir o objetivo enunciado no considerando 9 do Regulamento (UE) n.º 168/2013, isto é, assegurar elevados níveis de proteção ambiental.

- **Escolha do instrumento**

A escolha de um regulamento é considerada adequada, porque altera o regulamento em vigor.

## **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação em vigor**

Com base num estudo de impacto ambiental abrangente, a Comissão enviou um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, em conformidade com a obrigação estipulada no artigo 23.º, n.ºs 4 e 5, do Regulamento (UE) n.º 168/2013. Em sintonia com as conclusões do relatório do Conselho e para assegurar a correta aplicação dos regulamentos, as questões identificadas devem ser acrescentadas ou clarificadas por meio de alterações.

Os resultados gerais do estudo mostram claramente que os limites, datas e requisitos fixados no Regulamento são economicamente vantajosos e tecnicamente exequíveis para todos os veículos da categoria L.

- **Consultas das partes interessadas**

O relatório da Comissão faz várias recomendações de alterações ao Regulamento (UE) n.º 168/2013. As recomendações decorrem de consultas das partes interessadas durante todo o período em que o estudo teve lugar. Além disso, nas reuniões do Grupo de Trabalho Motociclos com todas as partes interessadas e os representantes dos Estados-Membros, em maio, setembro e dezembro de 2016 e em março e junho de 2017, foram apresentadas informações atualizadas sobre os progressos realizados no estudo.

Em março de 2017, a Comissão apresentou uma primeira versão do documento e recebeu reações das partes interessadas do setor, das entidades homologadoras, dos serviços técnicos e dos parceiros sociais, que apoiam o projeto de documento em anexo.

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Com base no relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o estudo de impacto abrangente da fase ambiental Euro 5 para os veículos da categoria L<sup>3</sup> em conformidade com o artigo 23.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</sup>, no que diz respeito à fase de emissões Euro 5, e tendo em conta os problemas encontrados pelas entidades homologadoras e as partes interessadas na aplicação desse regulamento, devem ser efetuadas certas alterações e clarificações ao Regulamento (UE) n.º 168/2013, a fim de assegurar a sua correta aplicação.
- (2) Em relação aos requisitos de instalação de um sistema de diagnóstico a bordo (OBD) da segunda geração, que garante a monitorização e comunicação das falhas e da deterioração do sistema de controlo de emissões, a Comissão concluiu, com base no estudo de impacto ambiental abrangente, que existem limitações técnicas no que diz respeito à monitorização do catalisador para determinados veículos e que é necessário continuar o seu desenvolvimento, a fim de garantir a sua correta aplicação. A monitorização do catalisador não deverá estar pronta na primeira ronda da fase de emissões Euro 5, mas deve estar prevista para 2025. O artigo 21.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013 deve, por isso, prever o tempo necessário para garantir a correta aplicação dos requisitos aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração.
- (3) É necessário clarificar a isenção para os ciclomotores (categorias L1e e L2e) dos requisitos aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração e alargar essa isenção aos quadriciclos ligeiros (categoria L6e) e às subcategorias de motociclos de «enduro» (L3e-AxE) e de «trial» (L3e-AxT).

---

<sup>3</sup> O relatório do estudo: «Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles», EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

<sup>4</sup> Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

- (4) Dado que os ciclomotores das categorias L1e e L2e já estão excluídos dos requisitos aplicáveis a sistemas OBD da segunda geração, os veículos da categoria L6e concebidos e construídos com base em especificações de ciclomotores e produzidos em volumes muito pequenos também devem estar isentos dessa obrigação.
- (5) Os motociclos de «enduro» e de «trial» têm um curto período de vida e são muito semelhantes, em termos de natureza e de utilização, às moto-quatro pesadas todo o terreno (L7e-B), que estão isentas dos requisitos aplicáveis aos sistemas OBD da segunda geração. Esta isenção deve, por conseguinte, ser extensiva aos motociclos de «enduro» e de «trial».
- (6) No seu relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, a Comissão concluiu, com base no estudo de impacto ambiental abrangente, que o procedimento de durabilidade matemática estabelecido no artigo 23.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 168/2013, mediante o qual os veículos são ensaiados após 100 km de utilização, não reflete a verdadeira degradação do sistema de controlo das emissões de um veículo durante o seu período de vida. Esse método deve deixar de ser utilizado, devendo, por isso, ser progressivamente eliminado até 2025, a fim de prever tempo suficiente para que as partes interessadas se adaptem. Para o período até 2025, o cúmulo das distâncias percorridas pelo veículo antes de ser ensaiado deve ser aumentado, para assegurar que os resultados dos ensaios são fiáveis.
- (7) A tecnologia necessária para cumprir os limites da fase Euro 5 já está disponível; no entanto, a Comissão concluiu, no seu relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, baseado no estudo de impacto ambiental abrangente realizado em conformidade com o artigo 23.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à fase de emissões Euro 5, que a data de aplicação de determinados limites de emissões Euro 5 para certos veículos da categoria L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT e L3e-AxE) terá de ser adiada de 2020 para 2022, a fim de aumentar o rácio de vantagens em termos de custos em comparação com o cenário de referência. Além disso, os fabricantes destes veículos, que são sobretudo PME, necessitam de mais tempo para garantir que a transição para sistemas de propulsão com emissões zero, como a eletrificação, seja alcançada da forma mais economicamente vantajosa.
- (8) Há que clarificar certas incoerências na data de aplicação dos valores-limite do nível sonoro para a fase Euro 5 que constam do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 168/2013, para garantir que os limites em vigor (Euro 4) permanecem aplicáveis enquanto não forem estabelecidos os novos limites da fase Euro 5.
- (9) O Regulamento (UE) n.º 168/2013 habilitou a Comissão a adotar atos delegados durante um período de cinco anos, que termina em 21 de março de 2018. Como é necessário atualizar elementos da legislação de homologação para os adaptar ao progresso técnico ou para introduzir outras alterações em consonância com as habilitações, o artigo 75.º, n.º 2, desse regulamento, deve ser alterado a fim de prever a prorrogação da delegação por mais cinco anos, com possibilidade de prorrogação tácita.
- (10) Por uma questão de segurança jurídica, a habilitação conferida pelo Regulamento (UE) n.º 168/2013 à Comissão para adotar atos delegados sobre as especificações técnicas relativas ao diagnóstico a bordo devem ser tornadas mais claras e precisas.
- (11) Uma vez que o presente regulamento altera o Regulamento (UE) n.º 168/2013 sem alargar o seu conteúdo normativo e atendendo a que os objetivos do presente regulamento não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas

podem, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.

- (12) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 168/2013 deverá ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

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

«Artigo 21.º

*Requisitos gerais de sistemas de diagnóstico a bordo*

1. Os veículos da categoria L, à exceção dos veículos L1e, L2e e L6e, devem estar equipados com um sistema OBD que esteja em conformidade com os requisitos funcionais e com os procedimentos de ensaio previstos nos atos delegados adotados por força do n.º 8 e a partir das datas de aplicação definidas no anexo IV.
2. A partir das datas previstas no ponto 1.8.1 do Anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3e, L4e-A, L5e-A e L7e-A devem estar equipadas com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e alerta para falhas passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos na parte B1 do anexo VI sejam ultrapassados.
3. A partir das datas previstas no ponto 1.8.2 do anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3e, L4e, L5e e L7e devem estar equipadas com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e que é acionado sempre que os limites de emissões estabelecidos na parte B1 do anexo VI estejam a ser ultrapassados. Os sistemas OBD da primeira geração para essas (sub)categorias de veículos alertam igualmente para o desencadeamento de qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor.
4. A partir das datas previstas no ponto 1.8.3 do anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3, L4e, L5e e L7e devem estar equipadas com um sistema OBD da primeira geração que monitoriza qualquer falha do circuito elétrico e eletrónico do sistema de controlo de emissões e que é acionado sempre que os limites de emissões estabelecidos na parte B2 do anexo VI estejam a ser ultrapassados. Os sistemas OBD da primeira geração para essas (sub)categorias de veículos alertam igualmente para o desencadeamento de qualquer modo de funcionamento que reduza significativamente o binário do motor.
5. A partir das datas previstas no ponto 1.8.4 do anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3e, L4e, L5e-A e L7e-A devem também estar equipadas com um sistema OBD da segunda geração que monitoriza e alerta para as falhas e a deterioração do sistema de controlo de emissões, à exceção da monitorização do catalisador, passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos na parte B.1 do anexo VI sejam ultrapassados.

6. A partir das datas previstas no ponto 1.8.5 do anexo IV, as (sub)categorias de veículos L3e, L4e, L5e-A e L7e-A devem também estar equipadas com um sistema OBD da segunda geração que monitoriza e alerta para as falhas e a deterioração do sistema de controlo de emissões, passíveis de fazer com que os limites de emissões estabelecidos na parte B.2 do anexo VI sejam ultrapassados.
  7. Os n.ºs 5 e 6 não são aplicáveis aos motociclos de «enduro» das categorias L3e-AxE e de «trial» das categorias L3e-AxT.
  8. A fim de harmonizar o modo de o sistema OBD comunicar as falhas do sistema de segurança funcional ou do sistema de controlo de emissões e facilitar a reparação eficaz e eficiente de um veículo, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 75.º no que diz respeito aos requisitos técnicos pormenorizados relativos aos sistemas de diagnóstico a bordo para as categorias de veículos definidas no anexo II, C1 — Requisitos de construção e homologação geral do veículo, linha 11, incluindo requisitos funcionais aplicáveis ao sistema OBD e procedimentos de ensaio para os domínios enumerados nos n.ºs 1 a 7 do presente artigo, e no domínio dos requisitos técnicos pormenorizados relativos ao ensaio do tipo VIII referido no anexo V.»;
- (2) No artigo 23, n.º 3, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) Procedimento de durabilidade matemática:
- Até 31 de dezembro de 2024, para cada elemento constituinte das emissões, o produto da multiplicação do fator de deterioração definido na parte B do anexo VII pelo resultado do ensaio de desempenho ambiental de um veículo que tenha acumulado mais de 100 km depois de ter entrado em circulação logo após a sua saída da cadeia de produção deve ser inferior ao limite do ensaio de desempenho ambiental previsto na parte A do anexo VI.
- Sem prejuízo do primeiro parágrafo, para os novos tipos de veículos a partir de 1 de janeiro de 2020 e para os modelos de veículos existentes a partir de 1 de janeiro de 2021 e até 31 de dezembro de 2024, relativamente a cada elemento constituinte das emissões, o produto da multiplicação do fator de deterioração definido na parte B do anexo VII e do desempenho ambiental de um veículo que tiver acumulado mais de 2 500 km, no caso de um veículo com uma velocidade máxima de < 130 km/h, e 3 500 km, no caso de um veículo com uma velocidade máxima de  $\geq$  130 km/h, depois da sua entrada em circulação logo após a saída da cadeia de produção, deve ser inferior ao limite de desempenho ambiental estabelecido na parte A do anexo VI.»;
- (3) O artigo 75.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:
- «2. O poder de adotar atos delegados referido nos artigos 18.º, n.º 3, 20.º, n.º 2, 21.º, n.º 8, 22.º, n.ºs 5 e 6, 23.º, n.ºs 6 e 12, 24.º, n.º 3, 25.º, n.º 8, 32.º, n.º 6, 33.º, n.º 6, 50.º, n.º 4, 54.º, n.º 3, 57.º, n.º 12, 65.º e 74.º é conferido à Comissão por um período de dez anos a contar de 22 de março de 2013. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de cinco anos, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes, o mais tardar em 22 de junho de 2022 e nove meses antes do final de cada período de cinco anos.»;
- (4) O anexo IV é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

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

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*