



Bruxelas, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 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)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Em 13 de dezembro de 2018, o Tribunal Geral proferiu um acórdão no âmbito das Ações Diretas T-339/16 (*Ville de Paris/Comissão*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles/Comissão*) e T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Comissão*) apresentadas contra o Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6)¹. O Regulamento (UE) 2016/646 estabelece os fatores de conformidade utilizados para avaliar a conformidade do veículo com os limites das emissões aquando da realização de um ensaio de emissões em condições reais de condução (RDE - *Real Driving Emissions*). Os fatores de conformidade contestados foram utilizados para reduzir progressivamente a discrepância entre as emissões medidas em condições reais de condução e as medidas em laboratório.

O Tribunal não se pronuncia sobre a necessidade técnica dos fatores de conformidade e considera que o regulamento altera *de facto* o limite de 80 mg/km estabelecido pelo Regulamento (UE) 715/2007, ao permitir um nível mais elevado de emissões nos ensaios de emissões em condições reais de condução do que nas medições em laboratório. O Tribunal considera que só o próprio legislador poderia ter introduzido os fatores de conformidade, uma vez que diz respeito a um elemento essencial de um ato legislativo (o Regulamento (CE) n.º 715/2007²). Por conseguinte, o Tribunal anulou a parte do Regulamento (UE) 2016/646 que estabelecia os fatores de conformidade.

A anulação é parcial. O procedimento de ensaio RDE, tal como estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão³ e com a redação que lhe foi dada pelos Regulamentos (UE) 2016/646⁴, (UE) 2017/1154⁵ e (UE) 2018/1832⁶ da Comissão,

¹ JO L 109 de 26.4.2016, p. 1.

² Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

³ Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão, de 10 de março de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 82 de 31.3.2016, p. 1).

⁴ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6), (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

⁵ Regulamento (UE) 2017/1154 da Comissão, de 7 de junho de 2017, que altera o Regulamento (UE) 2017/1151 que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho 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, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 e a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às emissões em condições reais de condução dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

⁶ Regulamento (UE) 2018/1832 da Comissão, de 5 de novembro de 2018, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão com o objetivo de melhorar os ensaios e procedimentos de homologação no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, incluindo os que dizem respeito à conformidade em circulação e às emissões reais de condução, e de introduzir

permanece, por conseguinte, em vigor e deve continuar a ser aplicado aquando da homologação.

A necessidade de adotar a presente proposta decorre diretamente do acórdão do Tribunal Geral nas Ações Diretas T-339/16, T-352/16 e T-391/16, sendo a sua rápida adoção essencial para evitar a insegurança jurídica no que toca às homologações já concedidas desde 1 de setembro de 2017, bem como às que virão a ser concedidas no futuro. Com efeito, é fundamental que as regras aplicáveis se tornem claras para os operadores económicos o mais rapidamente possível e, em todo o caso, até o acórdão começar a produzir efeitos, em 23 de fevereiro de 2020. A fim de reduzir ao mínimo o possível risco de insegurança jurídica, o prazo previsto no artigo 3.º foi fixado em três dias.

Com o propósito de evitar a insegurança jurídica quanto às homologações já concedidas desde 1 de setembro de 2017, o Tribunal Geral atrasou os efeitos da anulação por um período máximo de 12 meses (ou seja, 23 de fevereiro de 2020), dando assim tempo à Comissão para dar cumprimento ao acórdão.

Entretanto, e no intuito de evitar encargos excessivos para os fabricantes que já conceberam os seus veículos tendo em conta o procedimento RDE adotado anteriormente, a Comissão decidiu propor ao Parlamento Europeu e ao Conselho o restabelecimento dos fatores de conformidade anteriormente adotados.

Além disso, a Comissão propõe igualmente que o legislador lhe confira poderes para rever anualmente, no sentido da baixa, os fatores de conformidade definidos pelo legislador, a fim de refletir os progressos registados em matéria de exatidão dos equipamentos de medição portáteis. Tal permitirá reduzir gradualmente ainda mais as emissões de óxidos de azoto (NOx) em condições reais de condução.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Os regulamentos relativos às emissões são adotados como parte integrante do quadro da UE para a homologação de modelos de automóveis de passageiros, veículos comerciais ligeiros, camiões e autocarros urbanos e de turismo. As sucessivas normas «Euro» são designadas por algarismos árabes para os veículos ligeiros (automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros) e por algarismos romanos para os veículos pesados (camiões, autocarros urbanos e de turismo). As normas mais recentes são a Euro 6 para os veículos ligeiros e a Euro VI para os veículos pesados:

- A Diretiva 2007/46/CE⁷ estabelece um quadro jurídico comum para a homologação de modelos de automóveis de passageiros, veículos comerciais ligeiros, camiões e autocarros urbanos e de turismo.
- O Regulamento (CE) n.º 715/2007 relativo às normas Euro 5 e 6 fixa os limites de emissão para os veículos ligeiros no que diz respeito aos poluentes regulamentados, em especial os óxidos de azoto (NOx, ou seja, as emissões combinadas de NO e NO₂) em 80 mg/km.

dispositivos para a monitorização do consumo de combustível e energia elétrica (JO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

⁷ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- O Regulamento (CE) n.º 692/2008 executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 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.
- Os Regulamentos (UE) 2017/1151 (procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros) e 2018/1832 (emissões em condições reais de condução 4) definem os novos procedimentos de ensaio para a homologação de veículos e permitem ensaios em condições reais, incluindo os efetuados por laboratórios independentes certificados.
- O Regulamento (CE) n.º 595/2009 exige que os veículos pesados e respetivos motores novos cumpram os novos limites de emissões e introduz requisitos adicionais para o acesso à informação.
- O Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão executa e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI).

As sucessivas normas de emissões Euro levaram a quedas muito significativas nas emissões de partículas dos gases de escape, tanto em termos de massa (PM) como em termos de números (PN), e de outros poluentes, como os hidrocarbonetos (HC) e o monóxido de carbono (CO). No entanto, as emissões de NOx — e, em especial, as de dióxido de azoto (NO₂) — provenientes do transporte rodoviário não diminuíram tanto quanto se esperava com a introdução das normas Euro desde 1991. Tal deve-se ao facto de as emissões em condições reais de condução serem frequentemente mais elevadas do que as medidas no ensaio de homologação (em especial no caso dos veículos diesel).

Para fazer face às elevadas emissões dos veículos de passageiros na estrada, onde se observou uma discrepância significativa em relação aos ensaios laboratoriais nos últimos anos, a Comissão desenvolveu o procedimento de ensaio RDE, que é aplicável a partir de 1 de setembro de 2017. Este procedimento de ensaio, que reflete melhor as emissões reais na estrada e reduz a discrepância entre as emissões medidas em condições reais de condução e as medidas em laboratório, utiliza analisadores de emissões portáteis a bordo para medir as emissões durante um ensaio em estrada realista.

O procedimento RDE complementa o procedimento efetuado em laboratório para verificar se os níveis de emissão de NOx e os níveis de partículas medidos durante o ensaio em laboratório se mantêm baixos em condições reais de condução. Os veículos comerciais ligeiros certificados com a versão mais recente das normas de emissão, como a «Euro 6d-TEMP» ou a «Euro 6d», são certificados mediante ensaios de emissões em condições reais de condução.

Para além de uma alteração substancial do regime de ensaios, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor, irá permitir uma fiscalização do mercado eficaz no que diz respeito ao desempenho ambiental dos veículos.

• **Coerência com outras políticas da União**

A qualidade do ar na União Europeia melhorou nas últimas décadas, graças aos esforços conjuntos da UE e das autoridades nacionais, regionais e locais. As reduções conseguidas incluem reduções das emissões de poluentes atmosféricos desde 2000 que oscilam entre 10 % e 70 %, dependendo do poluente (e uma redução de 42 % das emissões de NOx). Estas

reduções devem-se igualmente ao sucesso registado no controlo das emissões mediante a integração de requisitos de proteção ambiental na legislação relativa ao setor dos transportes⁸.

No entanto, as cidades de toda a União Europeia continuam a enfrentar graves problemas causados pelas concentrações de dióxido de azoto (NO₂) na atmosfera, continuando o transporte rodoviário a ser o maior contribuinte para a ultrapassagem dos valores-limite fixados pela diretiva relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (Diretiva 2008/50/CE), valores-limite esses que visam proteger dos riscos a saúde humana e o ambiente. Relativamente a 2016, 19 Estados-Membros comunicaram ultrapassagens desses valores-limite⁹, geralmente em zonas urbanas e devido a emissões elevadas de NOx (NO + NO₂) provenientes do tráfego local. As emissões de NOx dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros a diesel, que podem ser significativamente mais elevadas em condições de condução reais do que os limites regulamentares medidos num ciclo de ensaios de laboratório, contribuem consideravelmente para tal¹⁰.

Os limites obrigatórios das emissões de NOx para os veículos ligeiros a diesel na UE têm vindo a baixar progressivamente, tendo passado dos 500 mg/km da norma Euro 3 (não foram especificados limites de NOx para os veículos com motores diesel das normas Euro 1 e 2) para os 80 mg/km da norma Euro 6¹¹. No entanto, há provas de que, apesar destes limites de NOx cada vez mais rigorosos, que são verificados em condições laboratoriais e num ciclo de ensaios normalizado, as emissões reais de NOx em condições reais de condução não diminuíram na mesma proporção (Weiss *et al.*, 2011).

Para dar resposta a este problema, a Comissão desenvolveu o procedimento de emissões em condições reais de condução (RDE). Este novo procedimento de ensaio é vital para controlar as emissões reais de NOx em condições reais de condução dos veículos a diesel. Começou a ser aplicado para efeitos de controlo a partir do início de 2016 para complementar o ensaio laboratorial e é aplicável aos novos modelos de veículos desde 1 de setembro de 2017; será aplicável a todos os veículos novos a partir de 1 de setembro de 2019.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Em conformidade com outra legislação relativa à homologação de veículos a motor, as medidas em apreço baseiam-se no artigo 114.º do TFUE, com vista a garantir o funcionamento do mercado interno.

A ação da União Europeia é necessária para evitar o aparecimento de entraves ao mercado único, designadamente no domínio da indústria automóvel, e por causa da natureza transnacional da poluição atmosférica e das alterações climáticas. Embora os efeitos dos

⁸ Ver: COM (2018) 330 — Uma Europa que protege: ar limpo para todos.

⁹ Ver: AEA, 2019. *Air Quality in Europe – 2018 report* (A qualidade do ar na Europa – Relatório de 2018).

¹⁰ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹¹ O tráfego rodoviário é responsável por cerca de 40 % das emissões de óxidos de azoto na UE. Do total de óxidos de azoto emitidos por veículos, cerca de 80 % provêm de veículos a diesel.

¹¹ O valor-limite de NOx da norma Euro 6 foi introduzido em 2007 e tornou-se aplicável a novos modelos em setembro de 2014 e a novos veículos em setembro de 2015.

principais poluentes atmosféricos sejam mais graves perto da fonte, os efeitos na qualidade do ar não se limitam ao nível local e a poluição transfronteiras constitui um problema ambiental grave que pode tornar ineficazes as soluções nacionais. A modelização atmosférica mostra que a poluição emitida num Estado-Membro contribui para a poluição noutros Estados-Membros. A fim de resolver o problema da poluição atmosférica, é necessária uma ação concertada a nível da UE.

- **Proporcionalidade**

A proposta é proporcionada, uma vez que prevê a necessária alteração jurídica e, ao mesmo tempo, não excede o necessário para alcançar os objetivos de redução das emissões poluentes dos veículos a motor e garante a segurança jurídica dos fabricantes de veículos. Prevê as condições legais necessárias para manter, na medida do possível, condições de concorrência equitativas entre os fabricantes.

- **Escolha do instrumento**

A utilização de um regulamento é adequada porque altera um regulamento existente.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Não aplicável

- **Consulta das partes interessadas**

A Comissão enviou um questionário às partes interessadas da indústria automóvel antes da adoção dos fatores de conformidade RDE. O questionário solicitava informações e dados técnicos para fundamentar a avaliação da Comissão. As questões centraram-se nos três pontos seguintes:

- a) Composição da nova frota de veículos diesel no que diz respeito às tecnologias de redução de NO_x;
- b) Eventuais dados disponíveis sobre o desempenho atual destes veículos em matéria de emissões em condições reais de condução;
- c) Informações sobre o potencial de melhoria genérica do desempenho destes veículos em matéria de emissões de NO_x.

Foram recebidas quatro respostas, provenientes da Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA), da Associação para o Controlo das Emissões por Catalisador (AECC), de uma associação de fabricantes de veículos (apresentada sob a condição de anonimato) e de um grande fornecedor direto (apresentado sob condição de anonimato). Nenhum fabricante de veículos forneceu informações, apesar dos vários pedidos escritos e orais apresentados no âmbito dos grupos de trabalho competentes. Das quatro respostas recebidas, apenas as da ACEA e do fornecedor direto continham informações e dados relevantes. As outras duas tiveram uma utilização muito limitada no contexto em questão.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Antes da adoção do Regulamento (UE) 2016/646, o Centro Comum de Investigação (JRC) da Comissão realizou um metaestudo dos dados relativos às emissões de NO_x provenientes dos ensaios efetuados com sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS) efetuados em veículos a diesel Euro 6. O conjunto de dados resultante incluía 36 veículos com motores diesel de diferentes modelos e 234 percursos de ensaio individuais. Trata-se de um conjunto

de dados exaustivo e fiável, que revelou que o nível médio das emissões de NOx dos veículos a diesel Euro 6 na estrada era de cerca de 4 (ou seja, quatro vezes o valor-limite regulamentar dos NOx).

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta não exige uma avaliação de impacto. A iniciativa altera simplesmente o instrumento jurídico através do qual são estabelecidos os mesmos fatores de conformidade necessários para a correta aplicação do procedimento de ensaio RDE e habilita a Comissão a rever em baixa o fator de conformidade, a fim de o adaptar ao progresso técnico. Os fatores de conformidade não têm qualquer impacto nos limites de emissão existentes, tal como fixados no Regulamento (CE) n.º 715/2007, que foram objeto de uma avaliação de impacto aquando da adoção do Regulamento (CE) n.º 715/2007¹².

- **Direitos fundamentais**

A presente proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não aplicável.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não aplicável.

¹² Documento de trabalho dos serviços da Comissão — Anexo da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões e ao acesso a informação sobre a reparação de veículos, que altera a Diretiva 72/306/CEE e a Diretiva .././CE — Avaliação de Impacto {COM (2005) 683 final}.

/* SEC/2005/1745 */

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 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 sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho² é um dos atos regulamentares específicos que decorre do quadro de homologação instituído pela Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³.
- (2) O Regulamento (CE) n.º 715/2007 exige que os veículos ligeiros novos cumpram certos limites de emissões (normas Euro 5 e Euro 6) e estabelece requisitos adicionais para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos. As disposições técnicas específicas necessárias para a aplicação desse regulamento foram

¹ JO C de , p. .

² Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

³ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão⁴ e, posteriormente, no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão⁵.

- (3) Os requisitos de homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões têm vindo a ser, gradual e significativamente, objeto de maior exigência com a introdução e subsequente revisão das normas Euro. Embora os veículos em geral tenham registado reduções substanciais das emissões em toda a gama de poluentes regulamentados, tal não foi o caso das emissões de NOx dos motores diesel nem das partículas dos motores de injeção direta a gasolina, instalados, em especial, em veículos ligeiros. Por conseguinte, são necessárias medidas para corrigir esta situação.
- (4) A Comissão efetuou uma análise pormenorizada dos procedimentos, dos ensaios e dos requisitos de homologação estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 692/2008, com base nas suas próprias atividades de investigação e em informação externa, e concluiu que as emissões geradas em condições reais de condução em estrada por veículos Euro 5/6 excedem substancialmente as emissões medidas no âmbito do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) regulamentar, em especial no que diz respeito às emissões de NOx dos veículos a diesel.
- (5) Em consequência, a Comissão desenvolveu uma nova metodologia para ensaiar as emissões dos veículos em condições reais de condução — o procedimento de ensaio das emissões em condições reais de condução (RDE). Este procedimento foi introduzido pelos Regulamentos (UE) 2016/427⁶ e (UE) 2016/646⁷ da Comissão, que foram subsequentemente integrados no Regulamento (UE) 2017/1151 e melhorados pelo Regulamento (UE) 2017/1154 da Comissão⁸.

⁴ Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁵ Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho 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, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

⁶ Regulamento (UE) 2016/427 da Comissão, de 10 de março de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 82 de 31.3.2016, p. 1).

⁷ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

⁸ Regulamento (UE) 2017/1154 da Comissão, de 7 de junho de 2017, que altera o Regulamento (UE) 2017/1151 que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho 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, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 e a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às emissões em condições reais de condução dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 175 de 7.7.2017, p. 708).

- (6) O Regulamento (UE) 2016/646⁹ introduziu as datas de aplicação do procedimento de ensaio RDE, bem como os critérios de conformidade do mesmo. Para esse efeito, foram utilizados fatores de conformidade específicos para os poluentes, a fim de ter em conta a incerteza estatística e técnica das medições efetuadas através de sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS).
- (7) Em 13 de dezembro de 2018, o Tribunal Geral proferiu um acórdão nos processos apensos T-339/16, T-352/16 e T-391/16¹⁰ relativos a um recurso de anulação do Regulamento (UE) 2016/646. O Tribunal Geral anulou a parte do Regulamento (UE) 2016/646 que estabelecia os fatores de conformidade utilizados para avaliar a conformidade dos resultados dos ensaios RDE com os limites de emissão estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. O Tribunal considerou que só o legislador podia introduzir esses fatores de conformidade, uma vez que diziam respeito a um elemento essencial do Regulamento (CE) n.º 715/2007.
- (8) O Tribunal Geral não pôs em causa a justificação técnica dos fatores de conformidade. Por conseguinte, e dado que, na atual fase de desenvolvimento tecnológico, existe ainda uma discrepância entre as emissões medidas em condições reais de condução e as medidas em laboratório, é conveniente introduzir os fatores de conformidade no Regulamento (CE) n.º 715/2007.
- (9) A fim de permitir que os fabricantes cumpram os limites de emissão da norma Euro 6 no contexto do procedimento de ensaio RDE, os critérios de conformidade para este procedimento devem ser introduzidos em duas fases. Durante a primeira fase, a pedido do fabricante, deve aplicar-se um fator de conformidade temporário, ao passo que, na segunda fase, apenas deve ser utilizado o fator de conformidade definitivo. A Comissão deve examinar regularmente os fatores de conformidade definitivos à luz do progresso técnico.
- (10) O Tratado de Lisboa introduziu a possibilidade de o legislador delegar na Comissão o poder de adotar atos não legislativos de alcance geral que completem ou alterem certos elementos não essenciais de um ato legislativo. As medidas que podem ser abrangidas pelas delegações de poderes, referidas no artigo 290.º, n.º 1, do TFUE, correspondem, em princípio, às medidas abrangidas pelo procedimento de regulamentação com controlo, estabelecido no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE do Conselho¹¹. Por conseguinte, é necessário adaptar ao artigo 290.º do TFUE as disposições do Regulamento (CE) n.º 715/2007 que preveem o recurso ao procedimento de regulamentação com controlo.
- (11) A fim de contribuir para a realização dos objetivos da União em matéria de qualidade do ar e para reduzir as emissões dos veículos, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) no que diz respeito às regras de execução aplicáveis aos procedimentos, ensaios e requisitos específicos para a homologação. Essa delegação deve incluir a competência para complementar o Regulamento (CE) n.º 715/2007 com essas regras revistas e com os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões; com os

⁹ Regulamento (UE) 2016/646 da Comissão, de 20 de abril de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 692/2008 no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) (JO L 109 de 26.4.2016, p. 1).

¹⁰ Acórdão de 13 de dezembro de 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles e Ayuntamiento de Madrid/Comissão*, T-339/16, T-352/16 e T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão (JO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

requisitos para a aplicação da proibição da utilização de dispositivos manipuladores capazes de reduzir a eficácia dos sistemas de controlo das emissões; com as medidas necessárias à execução da obrigação do fabricante de fornecer um acesso ilimitado e normalizado à informação relativa à reparação e manutenção dos veículos; e com a adoção de um procedimento revisto de medição das partículas. A delegação deve ainda incluir a alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007 a fim de rever os fatores de conformidade definitivos no sentido da baixa, para refletir o progresso técnico nos PEMS; e a recalibragem dos valores-limite baseados na massa de partículas, bem como a introdução de valores-limite baseados no número de partículas. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os seus peritos ter um acesso sistemático às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

- (12) A fim de assegurar a continuidade da execução à luz do progresso técnico, os procedimentos de regulamentação com controlo pendentes no momento da entrada em vigor do presente regulamento e em relação aos quais o comité tenha já emitido o seu parecer devem ser concluídos em conformidade com o artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (13) A fim de garantir condições uniformes de aplicação do artigo 4.º, n.ºs 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, há que conferir competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho¹².
- (14) Uma vez que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de regras relativas às emissões dos veículos a motor a fim de contribuir para a realização dos objetivos básicos da qualidade do ar, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros — já que os veículos a motor com uma homologação válida podem ser comercializados para além das fronteiras nacionais —, mas podem, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar 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.
- (15) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser alterado em conformidade,

¹² Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

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

«2. 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 M₁, M₂, N₁ e N₂ definidas no anexo II da Diretiva 2007/46/CE cuja massa de referência não exceda 2 840 kg e que satisfaçam as condições fixadas no presente regulamento.»;

(2) No artigo 3.º, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:»;

(3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

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

Estas obrigações abrangem a observância dos limites de emissão definidos no anexo I. Para efeitos da determinação da conformidade com os limites de emissão Euro 6 estabelecidos no quadro 2 do anexo I, os valores das emissões determinados durante qualquer ensaio de emissões em condições reais de condução (RDE) válido devem ser divididos pelo fator de conformidade aplicável estabelecido no quadro 2-A do anexo I. O resultado deve manter-se abaixo dos limites de emissão Euro 6 estabelecidos no quadro 2 do mesmo anexo.»;

(b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A Comissão, por meio de atos de execução, estabelece os procedimentos e os requisitos específicos referidos nos n.ºs 2 e 3. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.»;

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

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O fabricante deve equipar os veículos de forma a que os componentes suscetíveis de afetar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo cumpra, em utilização normal, o disposto no presente regulamento.»;

(b) No n.º 3, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de complementar os n.ºs 1 e 2 através do estabelecimento de requisitos específicos e do desenvolvimento dos procedimentos, ensaios e requisitos

específicos de homologação estabelecidos no presente número no que diz respeito, em especial, a:»;

- (5) No artigo 6.º, n.º 7, a segunda frase passa a ter a seguinte redação:

«Se essa informação ainda não estiver disponível, ou não for ainda conforme com o disposto no presente regulamento, o fabricante deve fornecê-la no prazo de seis meses a contar da data de homologação.»;

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

«Artigo 8.º

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

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 14.º-A, a fim de complementar os artigos 6.º e 7.º. Tal abrange a definição e a atualização de especificações técnicas respeitantes às modalidades de comunicação da informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção dos veículos, devendo ser dada especial atenção às necessidades específicas das PME.»;

- (7) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

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

«1. A partir de 2 de julho de 2007, 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, 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, nos termos do segundo parágrafo do artigo 4.º, n.º 1.»

- (b) Os n.ºs 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«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 N₁ e da categoria N₂, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, recusar a homologação CE ou a homologação nacional aos novos modelos de veículos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento, em especial os valores-limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I.

Durante qualquer ensaio RDE válido, a conformidade com os valores-limite Euro 6 deve ser determinada tendo em conta o fator de conformidade específico para os poluentes estabelecido no quadro 2-A do anexo I, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo.

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 N₁ e da categoria N₂, as autoridades nacionais devem, no caso de veículos novos que não satisfaçam o disposto no presente regulamento e, em especial, os valores-limite Euro 6 constantes do quadro 2 do anexo I ["determinado em conformidade com o n.º 4, segundo parágrafo"], considerar que os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos do disposto no artigo 18.º da Diretiva 2007/46/CE e, por motivos relacionados com as emissões ou o consumo de combustível, proibir a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Durante qualquer ensaio RDE válido, a conformidade com os valores-limite Euro 6 deve ser determinada tendo em conta o fator de conformidade específico para os poluentes estabelecido no quadro 2-A do anexo I, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo.»;

- (8) O artigo 11.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:

«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.»;

- (9) No artigo 12.º, n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros podem prever incentivos financeiros para os veículos a motor produzidos em série que cumpram o disposto no presente regulamento.»;

- (10) No artigo 14.º, os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de adotar as seguintes medidas com base nos resultados do Programa de Medição de Partículas da UNECE, conduzido sob os auspícios do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações Aplicáveis a Veículos, sem baixar o nível de proteção do ambiente na União:

a) Alterar o presente regulamento para efeitos da revisão dos valores-limite da massa de partículas e do número de partículas estabelecidos no anexo I;

b) Complementar o presente regulamento com a adoção de um procedimento de medição revisto para o número de partículas.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A para:

a) Complementar o presente regulamento a fim de adaptar os procedimentos, ensaios e requisitos, bem como os ciclos de ensaio utilizados para medir emissões, para refletir adequadamente as emissões em condições reais de condução;

b) Alterar o presente regulamento a fim de adaptar ao progresso técnico os fatores de conformidade definitivos para os poluentes estabelecidos no quadro 2-A do anexo I.»;

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

«Artigo 14.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 8.º e no artigo 14.º, n.ºs 2 e 3, é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de... *[data de entrada em vigor]*. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, o mais tardar três meses antes do final de cada período.

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 8.º e no artigo 14.º, n.ºs 2 e 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 8.º e no artigo 14.º, n.ºs 2 e 3, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.»;

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

«Artigo 15.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité referido no artigo 40.º, n.º 1, da Diretiva 2007/46/CE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»;

(13) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro 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