



Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ANEXO

da

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados
de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas
(Texto relevante para efeitos do EEE)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

ANEXO

da

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 1999/62/CE relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infraestruturas
(Texto relevante para efeitos do EEE)

- 1) Os Anexos 0, III, III-A, III-B e IV são alterados do seguinte modo:
 - a) No anexo 0, a secção 3 é alterada da seguinte forma:
 - i) O título passa a ter a seguinte redação:
«3. Veículos "EURO III" / "EURO IV" / "EURO V";
 - ii) no quadro, a linha relativa aos «veículos "VEA"» é suprimida;
 - iii) é aditado o seguinte:

«Limites de emissão Euro VI

	Valores-limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa de partículas (mg/kWh)	Número de partículas (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Nota:

PI = Ignição comandada.

CI = Ignição por compressão.

⁽¹⁾ O nível admissível da componente de NO₂ no valor-limite dos NO_x pode ser definido ulteriormente.»;

- b) O anexo III é alterado do seguinte modo:
 - i) a secção 2 é alterada do seguinte modo:
— No ponto 2.1, o sexto travessão passa a ter a seguinte redação:

«— A repartição dos custos pelos veículos pesados faz-se numa base objetiva e transparente, tendo em conta a proporção do tráfego desta categoria de veículos na rede e os custos associados. Para o efeito, o número de quilómetros percorridos pelos veículos pesados pode ser ajustado por "coeficientes de equivalência" objetivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4 (*).

* A aplicação de coeficientes de equivalência pelos Estados-Membros pode ter em conta a construção de eixos rodoviários realizada em diversas fases ou segundo uma abordagem de "longo ciclo de vida".»;

— No ponto 2.2, o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:

«— Estes custos são repartidos entre os veículos pesados e outros veículos com base no número de quilómetros, real e previsível, por eles percorridos, podendo ser ajustados por coeficientes de equivalência objetivamente justificados, como os estabelecidos no ponto 4.»;

ii) na secção 4, o título e o primeiro travessão passam a ter a seguinte redação:

«4. QUOTA DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS, COEFICIENTES DE EQUIVALÊNCIA E MECANISMO DE CORREÇÃO

— O cálculo das portagens baseia-se no número de quilómetros, real ou previsível, percorridos pelos veículos pesados, ajustado, se for caso disso, por coeficientes de equivalência de modo a ter devidamente em conta o aumento dos custos de construção e de reparação das infraestruturas utilizadas por esses veículos.»;

c) O anexo III-A passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO IIIA

REQUISITOS MÍNIMOS PARA A APLICAÇÃO DE TAXAS DE EXTERNALIDADE

O presente anexo estabelece os requisitos mínimos para a aplicação de taxas de externalidade e, se for caso disso, para o cálculo da taxa máxima de externalidade.

1. Partes da rede rodoviária abrangidas

O Estado-Membro deve especificar em que parte ou partes da sua rede rodoviária será aplicada uma taxa de externalidade.

Se o Estado-Membro pretender aplicar uma taxa de externalidade unicamente na parte ou partes da rede rodoviária que compõem a sua quota no âmbito da rede transeuropeia e respetivas autoestradas, essa parte ou partes serão seleccionadas com base numa avaliação que determine:

- a utilização que os veículos dão às estradas onde é aplicada a taxa de externalidade gera danos ambientais superiores aos gerados em média avaliados **em conformidade com os relatórios sobre a qualidade do ar, os inventários nacionais de emissões, os volumes de tráfego e, relativamente ao ruído, em conformidade com a Diretiva 2002/49/CE**, ou
- se a imposição de uma taxa de externalidade noutras partes da rede rodoviária assim compostas pode ter efeitos negativos no ambiente ou na segurança rodoviária, ou se a sua aplicação e cobrança acarretaria custos desproporcionados.

2. *Veículos, estradas e períodos de utilização abrangidos*

Sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B, deve notificar à Comissão a classificação dos veículos que norteará a diferenciação da taxa de externalidade. Deve igualmente notificar a Comissão da localização das estradas em que é aplicada uma taxa de externalidade mais elevada [a seguir designadas por «estradas suburbanas (incluindo autoestradas)»] ou menos elevada [a seguir designadas por «estradas interurbanas (incluindo autoestradas)»].

Se for o caso, o Estado-Membro deve ainda notificar a Comissão dos períodos de utilização exatos correspondentes ao período noturno durante os quais poderá ser aplicada uma taxa de externalidade referente à poluição sonora mais elevada por força de um nível maior de dano acústico.

A classificação das estradas como estradas suburbanas (incluindo autoestradas) ou estradas interurbanas (incluindo autoestradas) e a definição dos períodos de utilização devem basear-se em critérios objetivos relacionados com o nível de exposição das estradas e suas imediações à poluição, tais como a densidade populacional e a média anual de poluição atmosférica (nomeadamente para as PM₁₀ e o NO₂), assim como o número de dias (para as PM₁₀) e horas (para o NO₂) em que os valores-limite estabelecidos na Diretiva 2008/50/CE são excedidos. Os critérios aplicados devem constar da notificação.

3. *Montante da taxa*

A presente secção é aplicável sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B.

O Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente devem determinar um montante específico único para cada classe de veículos, tipo de estradas e período de utilização. A estrutura de tarifação resultante deve ser transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes. A publicação deve anteceder, com uma margem de tempo suficiente, a aplicação. Devem ser publicados todos os parâmetros, dados e outras informações necessários para se compreender como são calculados os vários elementos da externalidade.

Ao fixar as taxas, o Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente deve nortear-se pelo princípio da tarifação eficiente, isto é, uma tarifa próxima do custo marginal social da utilização do veículo sujeito ao pagamento da taxa.

Na determinação do montante deve ponderar-se o risco de desvio de tráfego e as eventuais incidências negativas na segurança rodoviária, no ambiente e no nível de congestionamento, bem como quaisquer soluções que permitam minorar esses riscos.

O Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente deve controlar a eficácia do sistema de tarifação em termos de redução dos danos ambientais causados pelo transporte rodoviário. Deve igualmente ajustar de dois em dois anos, se necessário, a estrutura de tarifação e o montante da taxa fixado para uma dada classe de veículos, tipo de estradas e período de utilização à evolução da oferta e da procura de transporte.

4. *Elementos de custo externo*

4.1. *Custo da poluição atmosférica originada pelo tráfego*

Sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar uma taxa de externalidade de valor superior aos valores de referência especificados no anexo III-B, esse Estado-Membro, ou, se for caso disso, uma autoridade independente, deve calcular o custo imputável da poluição atmosférica originada pelo tráfego aplicando a seguinte fórmula:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

em que:

- PCV_{ij} = custo da poluição atmosférica para um veículo da classe i e uma estrada do tipo j (euros/veículo.quilómetro)
- EF_{ik} = fator de emissão para um poluente k e um veículo da classe i (gramas/veículo.quilómetro)
- PC_{jk} = custo para um poluente k e uma estrada do tipo j (euros/grama).

Os fatores de emissão devem ser os usados pelos Estados-Membros para estabelecer os inventários nacionais de emissões previstos na Diretiva (UE) 2016/2284 do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à redução das emissões nacionais de certos poluentes atmosféricos * (que exige a utilização do guia EMEP/AEA para o inventário das emissões de poluentes atmosféricos**). O custo dos poluentes deve ser estimado pelo Estado-Membro ou, se for caso disso, pela autoridade independente referida no artigo 7.º-C, n.º 4, fazendo uso de métodos cientificamente comprovados.

A fim de calcular os custos da poluição atmosférica, o Estado-Membro ou, se for o caso, uma autoridade independente pode aplicar métodos alternativos cientificamente comprovados que utilizem os dados de medição dos poluentes atmosféricos e o valor local do custo desses poluentes.

4.2. *Custo da poluição sonora originada pelo tráfego*

Sempre que um Estado-Membro tenciona aplicar uma taxa de externalidade superior aos valores de referência especificados no anexo III-B, o Estado-Membro, ou, se for caso disso, uma autoridade independente, deve calcular o custo imputável da poluição sonora originada pelo tráfego aplicando as seguintes fórmulas:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

em que:

—	$NCV_j =$		custo do ruído para um veículo pesado de mercadorias e uma estrada do tipo j (euros/veículo.quilómetro)
—	$NC_{jk} =$		custo do ruído por pessoa exposta, para uma estrada do tipo j e um nível de ruído k (euros/pessoa)
—	$POP_k =$		população exposta a um nível diário de ruído k por quilómetro (pessoa/quilómetro)
—	$WADT =$		média ponderada do tráfego diário (equivalente de ligeiro de passageiros)

—	a e b	são fatores de ponderação determinados pelos Estados-Membros por forma a que a taxa de ruído média ponderada daí resultante por veículo.kilómetro corresponda a NCV _j (diariamente).
---	-------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A poluição sonora originada pelo tráfego tem como referência o impacto sobre a saúde dos cidadãos em torno da estrada.

A população exposta ao nível de ruído k deve ser determinada a partir dos mapas estratégicos de ruído elaborados nos termos do artigo 7.º da Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho***.

O custo por pessoa exposta ao nível de ruído k deve ser estimado pelos Estados-Membros ou, se for o caso, por uma autoridade independente, fazendo uso de métodos cientificamente comprovados.

O tráfego diário médio ponderado assume um fator de equivalência «e» entre veículos pesados de mercadorias e ligeiros de passageiros derivado a partir dos níveis de emissão sonora do veículo ligeiro médio e do veículo pesado de mercadorias médio e ainda tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE.

Os Estados-Membros ou, se for o caso, uma autoridade independente podem estabelecer taxas de ruído diferenciadas para compensar a utilização de veículos mais silenciosos, desde que tal não discrimine os veículos estrangeiros.

* Diretiva (UE) 2016/2284 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, relativa à redução das emissões nacionais de certos poluentes atmosféricos, que altera a Diretiva 2003/35/CE e revoga a Diretiva 2001/81/CE (JO L 344 de 17.12.2016, p.1).

** Metodologia da Agência Europeia do Ambiente: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

*** Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).»;

d) O anexo III-B passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO III-B

VALORES DE REFERÊNCIA DA TAXA DE EXTERNALIDADE

O presente anexo estabelece os valores de referência da taxa de externalidade, incluindo o custo da poluição atmosférica e sonora.

Quadro 1: valores de referência da taxa de externalidade aplicáveis aos veículos pesados de mercadorias

Classe de veículo	cêntimos/veículo.kilómetro	Suburbanas ⁽¹⁾	Interurbanas ⁽²⁾
Veículo pesado de mercadorias com peso	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4

bruto máximo autorizado inferior a 14 toneladas ou com dois eixos	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Menos poluentes do que EURO VI	2,5	0,3
Veículo pesado de mercadorias com peso bruto máximo autorizado entre 14 e 28 toneladas ou com três eixos	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Menos poluentes do que EURO VI	2,5	0,3
Veículo pesado de mercadorias com peso bruto máximo autorizado entre 28 e 40 toneladas ou com quatro eixos	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Menos poluentes do que EURO VI	2,5	0,3
Veículo pesado de mercadorias com peso bruto máximo autorizado superior a 40 toneladas ou com 5 ou mais eixos	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Menos poluentes do que EURO VI	2,5	0,3

Entende-se por ⁽¹⁾ «suburbanas» as áreas com uma densidade populacional entre 150 e 900 habitantes/km² (densidade populacional média de 300 habitantes/km²).

⁽²⁾ Entende-se por «interurbanas» as áreas com uma densidade populacional inferior a 150 habitantes/km².

Quadro 2: valores de referência da taxa de externalidade aplicáveis aos autocarros de turismo

Classe de veículo	cêntimos/veículo.kilómetro	Suburbanas⁽¹⁾	Interurbanas⁽²⁾
Autocarro com um peso bruto máximo autorizado igual a 18 toneladas ou com dois eixos	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Menos poluentes do que EURO VI	1,4	0,2
Autocarro com um peso bruto máximo autorizado superior a 18 toneladas ou com três ou mais eixos	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Menos poluentes do que EURO VI	1,4	0,2

Entende-se por ⁽¹⁾ «suburbanas» as áreas com uma densidade populacional entre 150 e 900 habitantes/km² (densidade populacional média de 300 habitantes/km²).

Entende-se por ⁽²⁾ «interurbanas» as áreas com uma densidade populacional inferior a 150 habitantes/km².

Se a menor dispersão, o declive das estradas, a altitude ou as inversões térmicas o justificarem, os valores dos quadros 1 e 2 podem ser multiplicados por um fator máximo de 2 nas zonas montanhosas e em torno das aglomerações.»;

e) No anexo IV, o quadro com o título «Conjuntos de veículos (veículos articulados e conjuntos veículo-reboque)» passa a ter a seguinte redação:

«CONJUNTOS DE VEÍCULOS (VEÍCULOS ARTICULADOS E CONJUNTOS VEÍCULO-REBOQUE)

Eixos motores equipados com suspensão pneumática ou considerada equivalente	Outros sistemas de suspensão dos eixos motores	Classe de danos
Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)	Número de eixos e peso bruto máximo autorizado (em toneladas)	

Igual ou superior a	Inferior a	Igual ou superior a	Inferior a	
<i>2 + 1 eixos</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 eixos</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 eixos</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 eixos</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	

40	44			
3 + 3 eixos				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 eixos				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 ou 9 eixos				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III»;

2) São aditados os seguintes anexos V, VI e VII:

«ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS PARA A APLICAÇÃO DE TAXAS DE CONGESTIONAMENTO

O presente anexo estabelece os requisitos mínimos para a aplicação de taxas de congestionamento.

1. Partes da rede sujeitas à tarifação do congestionamento, veículos e períodos abrangidos

Os Estados-Membros devem especificar detalhadamente:

a) A parte ou partes da sua rede que compõem a sua quota no âmbito da rede transeuropeia e respetivas autoestradas referidas no artigo 7.º, n.º 1, abrangidas por uma taxa de congestionamento, em conformidade com o artigo 7.º-DA, n.ºs 1 e 3.

b) A classificação dos troços da rede abrangidos pela taxa de congestionamento enquanto «metropolitanos» e «não metropolitanos». Os Estados-Membros devem utilizar os critérios estabelecidos no quadro 1 para efeitos da determinação da classificação de cada troço de estrada.

Quadro 1: Critérios para a classificação das estradas da rede referidas na alínea a) como «metropolitanas» e «não metropolitanas»

Categoria da estrada	Critério de classificação
«metropolitana»	Troços da rede dentro das aglomerações com uma população de 250 000 ou mais habitantes
«não metropolitanas»	Troços da rede não qualificados como «metropolitanos»

c) Períodos durante os quais é aplicável a taxa a cada segmento individual. Sempre que se aplicam diferentes níveis de tarifação ao longo de todo o período de tarifação, os Estados-Membros devem indicar claramente o início e o final de cada período durante o qual é aplicada uma taxa específica.

Os Estados-Membros devem utilizar os fatores de equivalência previstos no quadro 2 para efeitos de determinação da proporção entre os vários níveis de tarifação para as diferentes categorias de veículos:

Quadro 2: Fatores de equivalência para determinação da proporção entre os níveis da taxa de congestionamento aplicáveis às diferentes categorias de veículos

Categoria do veículo	Fator de equivalência
Veículos ligeiros	1
Veículos pesados de mercadorias sem reboque	1,9
Autocarros urbanos e de turismo	2,5
Veículos pesados de mercadorias articulados	2,9

2. Montante da taxa

Para cada categoria de veículos, troço de estrada e período, os Estados-Membros ou, se for o caso, uma autoridade independente, devem determinar um montante específico único, estabelecido em conformidade com as disposições da secção 1 do presente anexo, tendo em conta o correspondente valor máximo estabelecido no quadro do anexo VI. A estrutura de tarifação resultante deve ser transparente, publicada e aplicável em condições idênticas a todos os utentes.

Antes de aplicar uma taxa de congestionamento, os Estados-Membros devem proceder a todas as seguintes publicações:

- a) Todos os parâmetros, dados e outras informações necessárias para se compreender a forma como a classificação das estradas e veículos e a determinação dos períodos de aplicação da taxa é estabelecida;
- b) A descrição completa das taxas de congestionamento que se aplicam a cada categoria de veículos em cada troço de estrada e durante cada período.

Os Estados-Membros devem facultar à Comissão todas as informações publicadas ao abrigo das alíneas a) e b).

Antes da determinação do montante, deve impreterivelmente ponderar-se o risco de desvio de tráfego e as eventuais incidências negativas na segurança rodoviária, no ambiente e no nível de congestionamento, bem como quaisquer soluções que permitam minorar esses riscos.

Os Estados-Membros ou, se for o caso, uma autoridade independente, devem controlar a eficácia do sistema de tarifação em termos de redução do congestionamento. Devem igualmente ajustar anualmente, se necessário, a estrutura de tarifação, os períodos de tarifação e o montante específico da taxa fixado para cada classe de veículos, tipo de estradas e período de utilização à evolução da oferta e da procura de transporte.

ANEXO VI

NÍVEL MÁXIMO DE TAXAS DE CONGESTIONAMENTO

O presente anexo define o nível máximo das taxas de congestionamento.

No quadro abaixo constam os níveis máximos previstos aplicados aos veículos ligeiros. As taxas aplicadas às outras categorias de veículos são estabelecidas multiplicando-se a taxa aplicada aos veículos ligeiros pelos fatores de equivalência previstos no quadro do anexo V.

Quadro: Nível máximo de taxas de congestionamento aplicável aos veículos ligeiros

cêntimos/veículo.kilómetro	metropolitana	não metropolitana
Autoestradas	67	34
Estradas nacionais	198	66

ANEXO VII

**DIFERENCIAÇÃO DAS PORTAGENS E DIREITOS DE UTILIZAÇÃO
APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS LIGEIOS**

O presente anexo especifica as categorias de emissões que determinam a diferenciação das portagens e direitos de utilização.

As emissões poluentes devem ser medidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º .../... da Comissão*.

As taxas mais baixas são aplicáveis a qualquer veículo ligeiro de passageiros e comercial com emissões específicas de CO₂, medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho**, que se situem abaixo dos níveis correspondentes aos objetivos aplicáveis ao parque de automóveis à escala da UE definidos no Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho*** e do Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho****.

Quadro: categorias de emissões dos veículos ligeiros

Fator de conformidade	1,5-2,1	1-1,5	inferior a 1	Veículos de emissões zero
Taxa por km	10 % inferior à taxa mais elevada	20 % inferior à taxa mais elevada	30 % inferior à taxa mais elevada	75 % inferior à taxa mais elevada

* REGULAMENTO (UE) .../... DA COMISSÃO de XXX que altera o Regulamento (UE) 2017/xxx da Comissão 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) [RDE 3] (JO L ... de2017, p. ...).

** 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).

*** Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

**** Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.6.2009, p. 1).».