COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

O setor automóvel é de especial importância para a UE, proporcionando emprego a mais de 12 milhões de pessoas no fabrico, venda, manutenção e transporte. A indústria automóvel da UE enquanto parte do setor automóvel mundial depara-se atualmente com transformações fundamentais. A digitalização e a automatização estão a alterar os processos de fabrico tradicionais. A inovação registada nos grupos motopropulsores elétricos, a condução autónoma e os veículos conectados constituem desafios importantes que podem transformar radicalmente o setor. Além disso, a parte do mercado automóvel da UE nas vendas mundiais diminuiu na última década, de cerca de um terço para cerca de 20 %, o que exerce uma pressão adicional sobre a indústria da UE para chegar a novos mercados.

Após o Acordo de Paris[1], o mundo assumiu o compromisso de avançar no sentido de uma economia hipocarbónica. Muitos países encontram-se atualmente a implementar políticas de transporte hipocarbónicas, incluindo normas aplicáveis aos veículos, frequentemente combinadas com medidas destinadas a melhorar a qualidade do ar. Até agora, as normas de redução das emissões de CO_2 dos automóveis e veículos comerciais ligeiros na Europa representaram um instrumento fundamental para fomentar a inovação e os investimentos em tecnologias hipocarbónicas. No entanto, atualmente, na ausência de normas mais rigorosas para o período posterior a 2020, a UE arrisca-se a perder a sua liderança tecnológica, em especial no que diz respeito aos veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões, sendo que os EUA, o Japão, a Coreia do Sul e a China avançam muito rapidamente.

A China introduziu recentemente quotas obrigatórias de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões para os fabricantes de automóveis a partir de 2019. Nos Estados Unidos, a Califórnia e nove outros estados estabeleceram, com êxito, um instrumento regulamentar destinado a aumentar a utilização de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões. A importância estratégica dos veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões para os fabricantes de automóveis é confirmada por vários anúncios recentes de que a percentagem de grupos motopropulsores elétricos nas suas vendas mundiais aumentará significativamente nos próximos anos. É necessário que a indústria automóvel da UE assuma a posição de líder mundial nestas novas tecnologias, tal como se verifica atualmente no caso das tecnologias convencionais do setor automóvel.

Os consumidores da UE não beneficiam de possíveis economias de combustível ao abrigo do atual quadro regulamentar. De acordo com a avaliação dos atuais regulamentos relativos às emissões de CO_2, as economias de combustível decorrentes das normas em matéria de emissões de CO_2 são significativamente superiores ao custo adicional de aquisição, embora as economias a nível das despesas de combustível ao longo da vida tenham sido inferiores ao previsto, sobretudo em virtude de divergências crescentes entre o desempenho em matéria de emissões no ciclo de ensaios e em condições de utilização reais. Caso o «desfasamento em termos de emissões» seja reduzido e os novos veículos sejam equipados com tecnologias que proporcionem economias de combustível em condições de utilização reais, os consumidores beneficiarão ainda mais.

A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica[2] da Comissão, publicada em julho de 2016, estabelece o objetivo de que, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa

[1] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01)

[2] COM(2016) 501 final

provenientes dos transportes terão de ser, pelo menos, inferiores em 60 % às de 1990 e estar seguramente a caminho de taxas nulas de emissões. As emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes têm de ser drasticamente reduzidas sem demora. A estratégia também deixa claro que a implantação de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões terá de aumentar, a fim de conquistar uma parte de mercado significativa até 2030 e de colocar a UE seguramente na trajetória de longo prazo rumo à mobilidade com taxas nulas de emissões.

Numa primeira fase, a estratégia foi aplicada pela Comunicação de maio de 2017 «A Europa em movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»[3]. Esta esclarece que a UE pretende assegurar que as melhores soluções, equipamentos e veículos de mobilidade hipocarbónica, conectada e automatizada sejam desenvolvidos, propostos e fabricados na Europa e que se disponha das infraestruturas mais modernas para os apoiar. A comunicação sublinha que a UE deve assumir uma posição de liderança na definição das mudanças em curso no setor automóvel a nível mundial, com base nos progressos fundamentais já realizados.

As atuais normas em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis e veículos comerciais ligeiros até 2020/2021 contribuíram para reduzir significativamente as emissões de CO_2 provenientes de veículos ligeiros.[4] No entanto, com as políticas atualmente implementadas, não se prevê que as emissões de gases com efeito de estufa diminuam o suficiente para atingir o objetivo da UE para 2030 de reduzir as emissões em, pelo menos, 40 % em relação aos níveis de 1990. O transporte rodoviário foi responsável por 22 % das emissões de gases com efeito de estufa da UE em 2015, com um aumento constante desta percentagem desde 1990. Os automóveis e os veículos comerciais ligeiros representaram 73 % das emissões de gases com efeito de estufa do transporte rodoviário em 2015.

Embora tenha reduzido consideravelmente as suas emissões de poluentes atmosféricos na UE ao longo das últimas décadas, o setor dos transportes continua a ser o que mais contribui para as emissões de NOx. Os veículos com taxas nulas de emissões não só contribuem para a redução das emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário, mas também proporcionam benefícios em termos de transporte isento de emissões de poluentes atmosféricos.

A presente proposta estabelece objetivos de redução das emissões de CO_2 com uma boa relação custo-eficácia para os veículos ligeiros novos até 2030, em conjugação com um mecanismo de incentivo específico destinado a aumentar a percentagem de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões. Tal assegurará a manutenção, pela indústria automóvel da UE, da sua posição de liderança tecnológica e, por conseguinte, reforçará a sua competitividade e fomentará o emprego. Além disso, reduzirá os custos de consumo de combustível para os consumidores. Ao mesmo tempo, contribuirá para o cumprimento dos compromissos da UE no âmbito do Acordo de Paris. O mecanismo de incentivo destinado a aumentar a percentagem de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões contribuirá, nomeadamente, para a redução dos poluentes atmosféricos e, por sua vez, para a melhoria da qualidade do ar, com benefícios para a saúde pública. Complementa os esforços em curso no sentido de resolver os problemas da qualidade do ar a nível urbano, regional e nacional.

---

[3] COM(2017) 283 final

[4] Ricardo-AEA e TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles [Avaliação dos Regulamentos n.º 443/2009 e n.º 510/2011 sobre a redução das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros], disponível em: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Mais especificamente, constituirá um sinal claro de previsibilidade para que a indústria invista, fomente o emprego, promova a inovação e a competitividade. Além disso, acelerará a implantação de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões, bem como o desenvolvimento de tecnologias eficientes em termos de combustível na UE e, por conseguinte, constituirá a base para a manutenção do êxito da indústria automóvel da UE nos mercados mundiais. Prevê-se a realização de investimentos em infraestruturas de recarga com o apoio das medidas de acompanhamento necessárias a nível nacional e da UE.

Novos mecanismos de governação específicos assegurarão que os valores das emissões de CO_2 e do consumo de combustível continuam a ser representativos dos valores registados pelos consumidores na estrada. A proposta assegura ainda a repartição equitativa dos esforços entre os fabricantes.

A presente proposta faz parte de um pacote de mobilidade mais abrangente, que inclui ações do lado da procura que apoiam as medidas do lado da oferta prevista na presente proposta. A Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes visa estimular o mercado para veículos não poluentes e energeticamente eficientes. A alteração proposta assegura que a diretiva abrange todas as práticas de adjudicação pertinentes, faculta ao mercado sinais claros a longo prazo e que as suas disposições são simplificadas e de utilização eficaz. Prevê-se que venha melhorar o contributo do setor dos transportes para a redução das emissões de CO_2 e de poluentes atmosféricos e para a competitividade e o crescimento do setor.

A Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos aborda a disponibilização de normas comuns relativas ao mercado interno, requisitos sobre a infraestrutura mínima adequada, a desenvolver através de quadros de ação nacionais, e informações ao consumidor sobre a compatibilidade dos veículos com os combustíveis. O Plano de Ação sobre Infraestruturas para Combustíveis Alternativos define um conjunto de recomendações destinadas a reforçar a aplicação dos quadros de ação nacionais ao abrigo da diretiva e a melhorar o planeamento e o financiamento da infraestrutura interoperável de combustíveis.

Uma iniciativa relativa a baterias deverá contribuir para criar uma cadeia de valor completa para o desenvolvimento e o fabrico de baterias na UE.

Além disso, no primeiro semestre de 2018, a Comissão tenciona apresentar objetivos de redução das emissões de CO_2 dos veículos pesados novos.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

A presente proposta contribuirá para o objetivo da estratégia-quadro para a União da Energia[5] de proporcionar a transição para uma economia hipocarbónica, segura e competitiva. Contribuirá para concretizar os objetivos definidos no quadro da UE relativo ao clima e à energia para 2030, que inclui metas de, pelo menos, 40 % de redução interna das emissões de gases com efeito de estufa da UE relativamente aos níveis de 1990. A redução das emissões de gases com efeito de estufa nos setores não abrangidos pelo RCLE, que incluem o transporte rodoviário, terá de corresponder a, pelo menos, 30 % até 2030, relativamente aos níveis de 2005. A Comissão propôs objetivos de redução das emissões de gases com efeitos de estufa para 2030 nos Estados-Membros ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços[6]

[5] COM(2015) 080 final

[6] Proposta de Regulamento relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 para uma União da Energia resiliente e para cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas [COM(2016) 482 final].

que abrangem os setores não abrangidos pelo RCLE. As normas em matéria de emissões de CO_2 aplicáveis aos veículos ligeiros no período após 2020 contribuirão para a concretização desses objetivos pelos Estados-Membros.

Além disso, o Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE), enquanto pedra angular da política climática da UE, contribui para descarbonizar o setor da energia, desempenhará um papel cada vez mais importante no transporte rodoviário, com uma percentagem mais elevada de veículos elétricos.

O 7.º PQ e o Horizonte 2020 asseguraram um financiamento total de mais de 1,5 mil milhões de EUR a fim de apoiar a investigação e o desenvolvimento de baterias, combustíveis alternativos e todos os aspetos da eletrificação de veículos.

A proposta da Comissão de 2016 de revisão da Diretiva Energias Renováveis (DER II)[7] visa reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos combustíveis através da introdução da obrigação a nível da UE de os fornecedores de combustíveis apresentarem, até 2030, uma percentagem mínima de 6,8 % de combustíveis hipocarbónicos e renováveis, incluindo eletricidade proveniente de fontes renováveis e biocombustíveis avançados.

A proposta de revisão da Diretiva «Eurovinheta» prevê a aplicação de imposições com base no desempenho em matéria de emissões, que permitirão recompensar os veículos mais respeitadores do ambiente e incentivar a renovação do parque de veículos[8].

- **Coerência com outras políticas da União**

Tal como sublinhado na recém-adotada Estratégia de Política Industrial renovada[9], uma indústria automóvel moderna e competitiva é essencial para a economia da UE. No entanto, para que o setor mantenha a sua posição de liderança tecnológica e prospere nos mercados mundiais, terá de acelerar a transição para tecnologias mais sustentáveis e novos modelos empresariais. Só assim será possível garantir que a Europa disporá da indústria mais competitiva, inovadora e sustentável em 2030 e posteriormente.

Além disso, o Plano de Ação para a cooperação setorial em matéria de competências[10] da Comissão, lançado em maio de 2016, inclui o setor automóvel como um dos setores visados. Oferece a possibilidade de candidaturas a projetos para reunir as principais partes interessadas dos parceiros sociais a fim de identificar os desafios em termos de qualificações e competências, em conjugação com a implantação de estratégias adaptadas a nível nacional ou regional para dar resposta a estes desafios.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da presente proposta é o artigo 192.º do TFUE. Em conformidade com os artigos 191.º, e 192.º, n.º 1, do TFUE, a União Europeia contribuirá para a prossecução, nomeadamente, dos seguintes objetivos: preservação, proteção e melhoria da qualidade do

---

7 Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis (reformulação), COM/2016/0767 final

8 Proposta de 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, COM(2017) 275 final.

9 COM(2017) 479 final.

10 http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

ambiente; promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente, e designadamente a combater as alterações climáticas.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

As normas em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis e veículos comerciais ligeiros estão em vigor a nível da UE desde 2009 e 2011, respetivamente, definindo objetivos até 2020/2021. Na ausência de ação adicional da UE neste domínio, verificar-se-ia provavelmente uma limitada redução adicional das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros novos, tal como observada na UE no período compreendido entre 1995 e 2006 no caso dos automóveis. Seria previsível uma redução das emissões após 2021 em virtude da continuação da renovação do parque automóvel com automóveis e veículos comerciais ligeiros mais recentes que cumpram as normas para 2020/2021 em matéria de emissões de CO_2. No entanto, dado que se prevê que a atividade dos transportes continue a aumentar, a redução total das emissões de CO_2 não seria suficiente para atingir o objetivo de redução dos gases com efeito de estufa para 2030 e os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris.

A ação da UE é justificada atendendo tanto ao impacto transfronteiriço das alterações climáticas como à necessidade de salvaguardar mercados únicos de veículos. Sem uma ação a nível da UE, haveria o risco de uma série de regimes nacionais destinados a reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros. Caso tal se verificasse, resultaria em diferentes níveis de ambição e em parâmetros de conceção que exigiriam várias opções tecnológicas e configurações de veículos, o que diminuiria as economias de escala. As iniciativas locais e nacionais, por si só, são menos suscetíveis de serem eficazes, uma vez que correm o risco de serem incoerentes, conduzindo à fragmentação do mercado interno.

Uma vez que os fabricantes detêm partes diferentes do mercado dos veículos em diferentes Estados-Membros, estes seriam, por conseguinte, afetados de forma diferenciada por várias legislações nacionais, o que seria suscetível de causar distorções da concorrência. Tal aumentaria os custos de conformidade para os fabricantes e enfraqueceria o incentivo à conceção de automóveis e veículos comerciais ligeiros eficientes no consumo de combustível, em virtude da fragmentação do mercado europeu.

Os custos adicionais que resultariam da falta de normas comuns e de soluções técnicas comuns seriam suportados tanto pelos fornecedores de componentes como pelos fabricantes dos veículos. Contudo, acabariam por se repercutir nos consumidores, que seriam confrontados com custos mais elevados com os veículos para o mesmo nível de redução dos gases com efeito de estufa, sem uma ação coordenada da UE.

- **Proporcionalidade**

A presente proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade, visto que não vai além do necessário para alcançar os objetivos definidos. A proposta estabelece novas normas de forma eficaz em termos de custos para atingir as reduções necessárias das emissões de CO_2 dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros de acordo com o quadro da UE em matéria de clima e energia para 2030, assegurando, simultaneamente, uma repartição equitativa dos esforços entre os fabricantes.

- **Escolha do instrumento**

Dado que a presente proposta é uma reformulação de dois regulamentos em vigor, um regulamento é o único instrumento adequado.

A técnica da reformulação permite, no caso em apreço, a fusão dos dois regulamentos anteriores muito semelhantes num único texto legislativo, que efetua as alterações

pretendidas, codifica as referidas alterações com as disposições inalteradas dos atos anteriores e revoga esses atos. A proposta de reformulação do regulamento está em conformidade com o compromisso assumido pela Comissão no âmbito do acordo interinstitucional «Legislar melhor»[11].

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

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

Foi efetuada uma avaliação exaustiva da regulamentação em vigor no âmbito do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT). Esta avaliação foi concluída em abril de 2015 e o relatório final dos consultores foi publicado[12].

O relatório de avaliação apreciou os regulamentos em função dos objetivos estabelecidos na legislação original concluiu que os regulamentos continuavam a ser pertinentes, globalmente coerentes e tinham gerado reduções significativas das emissões, tendo, ao mesmo tempo, uma melhor relação custo-eficácia do que inicialmente previsto para a concretização dos objetivos definidos. Além disso, geraram um significativo valor acrescentado para a UE, que não poderia ter sido obtido através de medidas nacionais.

As principais conclusões da avaliação foram as seguintes:

- Os regulamentos permanecem válidos e assim continuarão no período após 2020.
- Os regulamentos tiveram mais êxito na redução das emissões de CO_2 do que acordos voluntários anteriores com a indústria.
- O regulamento relativo às emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros é suscetível de ter assegurado entre 65 % e 85 % da redução das emissões de escape obtida após a sua introdução. No caso dos veículos comerciais ligeiros (VCL), o regulamento desempenhou um papel importante na aceleração da redução das emissões.
- Em termos gerais, o impacto na competitividade e na inovação afigura-se positivo, não existindo indícios de distorção da concorrência.
- O relatório de avaliação sublinhou as seguintes insuficiências:
    - O ciclo de ensaio NEDC não reflete de forma adequada as emissões em condições de utilização reais e existe uma discrepância crescente entre o desempenho em matéria de emissões no ciclo de ensaios e em condições de utilização reais, o que reduziu os benefícios dos regulamentos.
    - Os regulamentos não têm em consideração as emissões decorrentes da produção de combustíveis ou associadas à produção e abate de veículos.
    - Alguns elementos de conceção (modalidades) dos regulamentos são suscetíveis de terem afetado a eficiência dos mesmos. Em especial, a utilização da massa enquanto parâmetro de utilidade penaliza a redução da massa enquanto opção para a redução das emissões.

---

11 JO L 123 de 12 de maio de 2016, p. 1.

12 Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles [Avaliação dos Regulamentos n.º 443/2009 e n.º 510/2011 sobre a redução das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros], disponível em: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Os regulamentos geraram benefícios económicos líquidos para a sociedade.
- Os custos para os fabricantes foram muito inferiores aos inicialmente previstos, uma vez que as tecnologias de redução das emissões se revelaram, em geral, menos onerosas do que o esperado.
- A redução das despesas de combustível durante o tempo de vida do veículo ultrapassa os custos iniciais de fabrico, mas foi inferior ao previsto, sobretudo devido a uma divergência crescente entre o desempenho em matéria de emissões no ciclo de ensaios e em condições de utilização reais.
- Globalmente, os regulamentos são coerentes a nível interno e entre si.
- As modalidades suscetíveis de enfraquecer os regulamentos, ainda que com impacto limitado, são a derrogação aplicável aos fabricantes de nicho, os supercréditos e o período de introdução progressiva (automóveis).
- A harmonização do mercado é o aspeto mais importante do valor acrescentado para a UE, sendo pouco provável que uma ação não coordenada tivesse sido igualmente eficiente. Os regulamentos asseguram requisitos comuns, minimizando, assim, os custos para os fabricantes, e proporcionam segurança regulamentar.

- **Consultas das partes interessadas**

A Comissão procurou obter observações das partes interessadas através dos seguintes elementos:

- uma consulta pública em linha entre 20 de julho e 28 de outubro de 2016,
- um seminário para as partes interessadas (24 de março de 2017) a fim de apresentar os resultados da consulta pública,
- um seminário para as partes interessadas dedicado ao emprego e às competências (26 de junho de 2017),
- reuniões com as associações pertinentes do setor que representam os fabricantes de automóveis, os fornecedores de componentes e de materiais e os fornecedores de combustíveis,
- reuniões bilaterais com as autoridades dos Estados-Membros, os fabricantes de veículos, os fornecedores, os parceiros sociais e ONG,
- tomadas de posição escritas apresentadas por partes interessadas ou Estados-Membros.

O anexo 2 da avaliação de impacto da presente proposta contém um resumo da consulta das partes interessadas.

Os principais resultados das consultas das partes interessadas podem ser resumidos do modo que se segue. No que respeita aos níveis-alvo, de um modo geral, os fabricantes de automóveis e de veículos comerciais ligeiros apoiam níveis-alvo menos ambiciosos para 2030 do que as ONG ativas no domínio do ambiente e dos transportes e do que as organizações de consumidores, que são favoráveis a níveis-alvo mais ambiciosos para 2025 e 2030. No que diz respeito à repartição de esforços, os fabricantes apoiam uma curva de valores-limite baseada na massa, enquanto as ONG ativas no domínio do ambiente e dos transportes, bem como as organizações de consumidores, preferem a superfície de apoio das rodas enquanto parâmetro de utilidade. Embora, na sua maioria, a indústria automóvel se oponha a um mandato relativo aos veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões, os

produtores de baterias e de eletricidade, os investidores em infraestruturas, muitas cidades europeias que enfrentam problemas de qualidade do ar, bem como a maior parte das ONG ativas no domínio do ambiente e dos transportes, apelam a uma abordagem desta natureza. As organizações de consumidores assumem uma posição neutra em relação aos incentivos aplicáveis aos veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

A avaliação de impacto baseia-se em dados da avaliação dos regulamentos já existentes[13].

Para a avaliação quantitativa dos impactos económicos, sociais e ambientais, o relatório de avaliação de impacto baseia-se num conjunto de curvas de custo específicas, que abrangem um amplo leque das tecnologias mais modernas para reduzir as emissões de CO_2 dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros, bem como numa gama de modelos. Através do modelo PRIMES-TREMOVE, desenvolveram-se vários cenários para a projeção da evolução do setor dos transportes rodoviários. Esta análise foi complementada pela aplicação de outras ferramentas de modelização, como os modelos GEM-E3 e E3ME (para os impactos macroeconómicos) e JRC DIONE, com características recentemente desenvolvidas para avaliar os impactos a nível do fabricante (categoria).

Os dados sobre as emissões de gases com efeito de estufa e outras características do novo parque de veículos ligeiros foram extraídos dos dados de vigilância anuais comunicados pelos Estados-Membros e coligidos pela Agência Europeia do Ambiente (AEA) nos termos dos Regulamentos n.º 443/2009 e n.º 510/2011 relativos às emissões de CO_2 dos veículos ligeiros.

Para além das consultas das partes interessadas, foram obtidas informações complementares através de vários estudos de acompanhamento encomendados a contratantes externos, nomeadamente sobre as seguintes questões:

- as tecnologias disponíveis suscetíveis de serem utilizadas no período de tempo pertinente para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros novos, bem como a sua eficácia e custos,
- elementos com potencial impacto no emprego e na competitividade industrial,
- o desfasamento crescente entre as emissões em condições de ensaio e em condições de utilização real e os fatores que contribuem para esta situação;
- o impacto das diferentes abordagens regulamentares, métricas regulamentares e possíveis elementos de conceção (formas de concretização),
- os impactos nas emissões de poluentes e de gases com efeito de estufa.

O anexo 1 da avaliação de impacto da presente proposta contém uma lista dos estudos.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta foi elaborada e desenvolvida em consonância com as orientações sobre «Legislar melhor» aplicáveis, tendo o Comité de Controlo da Regulamentação emitido um parecer positivo com reservas em 13 de outubro de 2017.

[13] Ricardo-AEA and TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles [Avaliação dos Regulamentos n.º 443/2009 e n.º 510/2011 sobre a redução das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros], disponível em: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

As melhorias recomendadas pelo Comité foram integradas na versão final. Trata-se do seguinte: 1) descrição das ligações com outras iniciativas da UE, em especial os pacotes de mobilidade apresentados pela Comissão; 2) explicação dos principais estrangulamentos que impedem a utilização de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, e de que modo, a proposta de regulamento contribuirá para lhes dar resposta; 3) clarificação do desafio da competitividade para a indústria da UE, em particular em termos de risco de perder a liderança tecnológica e a forma como a proposta de regulamento pode resolver esta questão; 4) identificação dos principais compromissos para a decisão política; 5) avaliação da carga regulamentar e o potencial de simplificação.

Opções políticas

As opções políticas consideradas na avaliação de impacto são agrupadas em cinco elementos essenciais que visam resolver os problemas identificados e alcançar os objetivos políticos.

1) Objetivos (nível, calendário e métrica)

Os diferentes níveis-alvo foram avaliados para o período até 2030, variando entre uma redução de 10 % e 40 % em 2030 em relação ao objetivo médio aplicável à frota da UE para 2021 no que respeita aos automóveis e o objetivo para 2020 aplicável aos veículos comerciais ligeiros. Foram igualmente avaliadas duas opções que refletiam os níveis-alvo indicados pelo Parlamento Europeu, que a Comissão se comprometeu a avaliar durante as negociações de 2014.

No que respeita ao calendário dos objetivos, as opções analisadas incluíram a definição de um objetivo apenas para 2030, a definição de objetivos para 2025 e 2030, bem como a definição de objetivos anuais para cada ano entre 2022 e 2030. No que respeita à métrica para exprimir o objetivo, as opções consideradas incluíram a abordagem atual com base nas emissões pelo tubo de escape («do depósito às rodas»), bem como opções alternativas («do poço às rodas», «emissões incorporadas», «ponderação quilométrica»).

A opção preferida para o objetivo consiste em estabelecer novos objetivos de emissões de CO_2 para a frota da UE, equivalentes a uma redução de 30 % em 2030, em comparação com as metas para 2021, para os automóveis de passageiros e para os veículos comerciais ligeiros.

A opção preferida para a métrica do objetivo em matéria de emissões consiste em manter a abordagem «do depósito às rodas» com os objetivos definidos em g de CO_2/km para a média ponderada pelas vendas do parque de automóveis, dado que esta abordagem é perfeitamente coerente com outros instrumentos políticos e a alteração da métrica não teria grandes vantagens. A opção preferida para o calendário dos objetivos consiste em definir novos objetivos em matéria de emissões CO_2 para os automóveis e os veículos comerciais ligeiros aplicáveis a partir de 2025 e objetivos mais rigorosos a partir de 2030, a fim de garantir a redução cumulativa exigida em matéria de emissões de CO_2 até 2030 para contribuir para a concretização dos objetivos estabelecidos no âmbito do Regulamento Partilha de Esforços. Uma abordagem desta natureza também proporcionará um sinal claro e precoce para o investimento em veículos com baixo nível de emissões ou com taxas nulas de emissões.

2) Repartição dos esforços

Nos termos dos regulamentos em vigor, recorre-se a uma linha de valores-limite para definir os objetivos de emissões específicas para cada fabricante, partindo de objetivos aplicáveis à frota da UE. Esta curva linear define a relação entre as emissões de CO_2 e a massa do veículo em ordem de marcha.

Para além da atual abordagem, foram consideradas as seguintes opções na avaliação de impacto: alterar a inclinação da linha de valores-limite, utilizando outro parâmetro de

utilidade (por exemplo, a superfície de apoio das rodas) ou não utilizando parâmetros de utilidade (redução igual ou objetivo idêntico para todos os fabricantes).

A opção preferida para a repartição dos objetivos aplicáveis à frota da UE por cada fabricante a partir de 2025 é a utilização de uma curva de valores-limite, sendo que os objetivos específicos do fabricante dependem da massa de ensaio média dos veículos no WLTP e a(s) inclinação(ões) da curva garante(m) um esforço de redução equivalente entre os fabricantes.

3) Incentivos para os veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões (definições e tipos de incentivos)

Recorrendo a diferentes definições de veículos com baixo nível de emissões, a avaliação de impacto considerou dois tipos diferentes de incentivos específicos para os veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões:

- *Mandato vinculativo:* Seria exigida a mesma percentagem de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões a todos os fabricantes.
- *Sistema de créditos:* Este incentivo tomaria em consideração a percentagem de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões de cada fabricante aquando da definição do seu objetivo específico em matéria de emissões de CO_2. Um fabricante que ultrapasse determinado nível de referência de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões poderia ser recompensado com um objetivo menos rigoroso em matéria de emissões de CO_2.
- Foram considerados, para cada um dos dois tipos, diferentes níveis de referência/mandatos.

A opção preferida no que diz respeito ao mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões é um sistema de créditos.

4) Elementos para a execução com uma boa relação custo-eficácia

Procedeu-se à apreciação dos diferentes elementos que permitem a execução com uma boa relação custo-eficácia. Estes incluem medidas já englobadas nos regulamentos em vigor, tais como a ecoinovação, agrupamentos e derrogações. Além disso, procedeu-se à análise de novos elementos como o comércio, a acumulação e o empréstimo.

A opção preferida consiste em manter as disposições em matéria de ecoinovação, alargando o âmbito de aplicação aos sistemas de ar condicionado e prevendo uma revisão do limite máximo de 7 g/km, em manter as disposições em matéria de agrupamentos, esclarecendo de que forma os fabricantes podem formar agrupamentos abertos, em não introduzir a possibilidade de comércio, nem de acumulação ou empréstimo de créditos de CO_2 e em eliminar a possibilidade de os fabricantes de automóveis beneficiarem de uma derrogação de «nicho».

5) Governação

Na realidade, a eficácia dos objetivos de redução das emissões de CO_2 depende, por um lado, da representatividade do procedimento de ensaio no que diz respeito à média das condições reais de condução e, por outro lado, da medida em que os veículos colocados no mercado estão em conformidade com os veículos de referência apresentados para homologação. Neste contexto, a recomendação do Parlamento Europeu na sequência do inquérito à medição das emissões no setor automóvel sublinhou que os mecanismos de fiscalização do mercado são essenciais para manter um sistema fiável e fidedigno.

Neste contexto, e em consonância com as recomendações do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA), foram consideradas várias opções. A primeira foi a recolha, a publicação e a vigilância dos dados reais de consumo de combustível com base numa obrigação de os fabricantes instalarem um dispositivo normalizado de medição do consumo de combustível nos veículos novos através de legislação em matéria de homologação. Uma segunda relacionada com medidas de fiscalização do mercado é considerada em relação à conformidade da produção e às verificações da conformidade em circulação.

A opção preferida é a atribuição de competências à Comissão para permitir i) a recolha, a publicação e a vigilância de dados reais de consumo de combustível e a criação de uma obrigação de comunicação de desvios associados a um mecanismo de correção e ii) a correção dos valores de emissão de CO_2 comunicados em de desvios detetados através de uma melhor fiscalização do mercado.

Referência da síntese da avaliação de impacto: SWD(2017)650

Referência do parecer do Comité de Controlo da Regulamentação: SEC(2017)476

- **Adequação e simplificação da legislação**

Em consonância com o compromisso da Comissão de legislar melhor, a proposta foi elaborada de forma inclusiva, com base na transparência e no envolvimento contínuo com as partes interessadas.

A avaliação de impacto analisou também a forma de, eventualmente, simplificar a legislação e reduzir os custos administrativos desnecessários.

Os fabricantes responsáveis por menos de 1 000 veículos matriculados pela primeira vez por ano, em muitos casos PME, permanecem isentos da obrigação de atingir objetivos de emissões específicas de CO_2. As isenções de minimis reduzem os custos administrativos e de conformidade para os pequenos fabricantes. Facilitam ainda a entrada de novos fabricantes, não afetando significativamente a redução global das emissões de CO_2 de todo o parque de veículos da UE.

Além disso, a proposta mantém diversos elementos para uma execução com uma boa relação custo-eficácia, tais como os agrupamentos, que reduzem os custos de conformidade para os fabricantes.

O sistema de créditos para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões não geraria encargos administrativos adicionais. A supressão da derrogação para fabricantes de nicho reduzirá os encargos administrativos.

Não estão previstas alterações ao regime de conformidade e do nível das coimas. Os impactos das opções relativas à governação dependerão das medidas concretas de execução.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não exige recursos financeiros adicionais.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

A proposta tem por base a elaboração anual de relatórios e o processo de vigilância criado ao abrigo dos atuais regulamentos. A fim de avaliar a conformidade dos fabricantes com os respetivos objetivos específicos de emissões anuais, os Estados-Membros comunicam anualmente dados relativos a todos os automóveis e veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez à Comissão. Para além dos valores homologados de massa e de emissões de CO_2, é efetuada a vigilância de vários outros dados pertinentes, nomeadamente o tipo de combustível e as reduções de CO_2 decorrentes de ecoinovações.

A Comissão, com o apoio da Agência Europeia do Ambiente (AEA), publica, todos os anos, os dados de vigilância relativos ao ano civil anterior, incluindo cálculos de desempenho em matéria de emissões de CO_2 específicos de cada fabricante. Os fabricantes têm a possibilidade de notificar erros nos dados provisórios apresentados pelos Estados-Membros. Este sistema de vigilância bem estabelecido constitui uma base importante para a vigilância do impacto da legislação.

A fim de reforçar os aspetos de governação do sistema de vigilância, a avaliação de impacto considerou a possibilidade de ter em conta, para a verificação da conformidade do fabricante, se as emissões dos veículos em utilização estão em conformidade com os valores de CO_2 homologados.

Para além do procedimento de avaliação da conformidade, a avaliação de impacto identificou uma lista de indicadores fundamentais destinados à vigilância dos objetivos políticos específicos a atingir com a presente proposta. Estes são complementados por um conjunto de objetivos e indicadores operacionais.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Artigo 1.º — Objeto e objetivos

Este artigo especifica os objetivos em matéria de emissões de CO_2 aplicáveis à frota da UE para os automóveis novos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos a partir de 2020, 2025 e 2030. O regulamento é aplicável a partir de 2020 a fim de assegurar uma transição coerente para um novo regime de objetivos a partir de 2025. Inclui, por conseguinte, os objetivos aplicáveis à frota da UE já estabelecidos para 2020 de 95 g/km (baseados no NEDC) para os automóveis de passageiros e 147 g/km (baseados no NEDC) para os veículos comerciais ligeiros, bem como novos objetivos para 2025 e 2030.

A partir de 2021, os objetivos de emissões específicas basear-se-ão no novo procedimento de ensaio das emissões, o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP). Por conseguinte, os objetivos aplicáveis ao parque de automóveis para 2025 e 2030, que se baseiam no WLTP, são expressos em percentagem de reduções em relação à média dos objetivos de emissões específicas para 2021 fixados para cada fabricante em conformidade com a secção 4 do anexo I.

Artigo 2.º — Âmbito de aplicação

Este artigo define as categorias de veículos abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento por referência à legislação em matéria de homologação. Esclarece ainda que a isenção de minimis aplicável aos fabricantes responsáveis por menos de 1 000 matrículas novas por ano não é aplicável nos casos em que um fabricante elegível para tal isenção requeira uma derrogação e esta lhe seja concedida.

Artigo 3.º — Definições

Foram aditadas novas definições para «objetivos aplicáveis à frota da UE», «veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões» e «massa de ensaio».

Artigo 4.º — Objetivos de emissões específicas

Este artigo estabelece a obrigação geral de um fabricante garantir que as emissões médias de CO_2 do seu parque de veículos matriculados pela primeira vez num ano civil não ultrapassam o seu objetivo específico de emissões anuais. Este objetivo é específico do fabricante e é calculado em função do objetivo aplicável à frota da UE, da curva de valores-limite, da massa média do parque de automóveis do fabricante e da massa de referência (M0 ou TM0). O cálculo da massa baseia-se na massa em ordem de marcha até 2024 inclusive. A partir de 2025, deve utilizar-se, em vez disso, a massa de ensaio do veículo, que está mais próxima da massa real do veículo acabado. As fórmulas para o cálculo dos objetivos de emissões específicas para o período compreendido entre 2020 e 2030 são definidas nas partes A e B do anexo I. Os cálculos dos objetivos aplicáveis entre 2020 e 2024 são os previstos na legislação em vigor.

A partir de 2025, o objetivo de emissões específicas aplicável aos fabricantes deve ser calculado tendo em conta a percentagem de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões no parque de automóveis do fabricante. Para o cálculo dessa percentagem, os veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões devem ser contabilizados com base numa ponderação das emissões de cada veículo. Caso a percentagem ultrapasse o nível de referência aplicável à frota da UE, o fabricante beneficia de um objetivo de emissões específicas mais elevado.

No caso dos veículos comerciais ligeiros, é feita uma distinção na repartição dos esforços entre os fabricantes de veículos comerciais ligeiros com uma massa de ensaio média superior à massa de referência média (TM0) e com uma massa de ensaio inferior à TM0. Para o primeiro grupo, a inclinação da curva de valores-limite mantém-se constante ao longo do tempo, enquanto, no segundo caso, utiliza-se a mesma abordagem que para os automóveis de passageiros, ou seja, a inclinação é alterada em conformidade com o objetivo aplicável à frota da UE.

Artigo 5.º — Supercréditos para o objetivo de 95 g de CO_2/km para os automóveis

Esta disposição mantém-se inalterada e é válida até 2022 inclusive.

Artigo 6.º — Agrupamentos

As disposições em matéria de agrupamento de empresas ligadas e de fabricantes independentes permanecem inalteradas. No entanto, a Comissão foi dotada de poderes para esclarecer as condições dos acordos de agrupamento entre fabricantes independentes, nomeadamente no que diz respeito às regras de concorrência.

Artigo 7.º — Vigilância e comunicação

As disposições gerais em matéria de vigilância dos dados relativos às emissões de CO_2 dos Estados-Membros permanecem inalteradas. No entanto, foi aditado o reforço da obrigação que incumbe aos Estados-Membros de garantir a elevada qualidade dos dados e cooperar com a Comissão.

É aditado um mecanismo destinado a ter em conta, para efeitos de vigilância, os desvios identificados nas emissões de CO_2 dos veículos em utilização em comparação com os valores de homologação. Este mecanismo baseia-se na proposta de introdução de um procedimento para a verificação da conformidade em circulação dos valores de emissões de CO_2 na

legislação em matéria de homologação. As entidades homologadoras devem comunicar quaisquer desvios identificados e a Comissão deve tomá-los em consideração ao verificar a conformidade dos fabricantes com os respetivos objetivos. A disposição inclui a atribuição à Comissão de competências para a apresentação de especificidades relativas a um procedimento desta natureza por meio de um ato de execução.

Artigo 8.º — Prémio sobre emissões excedentárias

Este artigo define a fórmula para calcular as sanções financeiras caso um fabricante ultrapasse o seu objetivo. O prémio sobre emissões excedentárias estabelecido nos regulamentos em vigor mantém-se, ou seja, 95 EUR/g de CO_2/km.

Artigo 9.º — Publicação do desempenho dos fabricantes

Este artigo enuncia os dados que a Comissão publica no que diz respeito ao cumprimento do objetivo anual dos fabricantes (ou seja, a decisão anual de vigilância). A massa de ensaio foi aditada como parâmetro de dados a publicar, tendo em vista a sua utilização como parâmetro de utilidade a partir de 2025.

Artigo 10.º — Derrogações para determinados fabricantes

A possibilidade de os pequenos fabricantes (isto é, os responsáveis por 1 000 a 10 000 matrículas de automóveis, e 1 000 a 22 000 matrículas de veículos comerciais ligeiros) requererem uma derrogação dos seus objetivos de emissões específicas mantém-se.

Para os fabricantes de automóveis de nicho, ou seja, os responsáveis por entre 10 000 e 300 000 novas matrículas de veículos, mantém-se a possibilidade de beneficiarem de uma derrogação do objetivo de 95 g de CO_2/km. Contudo, a partir de 2025, este grupo de fabricantes terá de cumprir os objetivos de emissões específicas calculados em conformidade com o anexo I.

Artigo 11.º — Ecoinovação

Os fabricantes poderão continuar a beneficiar de níveis mais baixos de emissões médias se equiparem os seus veículos com ecoinovações aprovadas em conformidade com o presente artigo. A fim de ter em conta as mudanças nas poupanças decorrentes das ecoinovações que podem ocorrer na sequência da alteração do procedimento de ensaio regulamentar, foi aditada a atribuição de competências à Comissão para ajustar o limite máximo de 7 g de CO_2/km para as reduções de CO_2 que um fabricante pode ter em conta para reduzir as suas emissões médias. Esta atribuição de competências deverá ser aplicável a partir de 2025.

Os critérios de elegibilidade para constituir ecoinovação permanecem inalterados até 2024 inclusive. A partir de 2025, a supressão da referência às medidas da abordagem integrada permitirá que os equipamentos de ar condicionado móveis sejam elegíveis como ecoinovação.

Artigo 12.º — Consumo de energia e emissões de CO_2 ***em condições de utilização reais***

Este artigo prevê a atribuição de competências à Comissão para fiscalizar e avaliar a representatividade em condições de utilização reais do procedimento de ensaio WLTP, bem como para garantir que o público seja informado da evolução dessa representatividade ao longo do tempo.

Para esse efeito, a Comissão deve dispor de poderes para solicitar a recolha e a comunicação de dados relativos às condições de utilização reais pelos Estados-Membros e fabricantes.

Artigo 13.º — Ajustamentos da M0 e da TM0

O esforço de redução das emissões de CO_2 é repartido entre os fabricantes em função da massa média do parque de veículos ao longo de determinado período. O valor de referência é

expresso como M0 ou TM0 consoante se recorra à massa em ordem de marcha (M) ou à massa de ensaio do veículo (TM). A disposição esclarece o processo de ajustamento do valor da massa de referência, a fim de garantir que os objetivos de emissões específicas continuam a refletir o objetivo aplicável à frota da UE. Com efeitos a partir de 2025, a frequência destes ajustamentos deve aumentar de uma periodicidade de três em três anos para uma periodicidade de dois em dois anos. Um ajustamento mais frequente permitirá ter em conta atempadamente as alterações na massa de ensaio média e o seu efeito no posicionamento dos fabricantes na curva de valores-limite.

Artigo 14.º — Revisão e relatório

Este artigo inclui a obrigação de a Comissão apresentar um relatório sobre a eficácia do presente regulamento, se necessário acompanhado de uma proposta. Propõe-se que o relatório seja apresentado em 2024 a fim de o alinhar com as disposições em matéria de revisão e relatório previstas no Regulamento Partilha de Esforços e na diretiva relativa ao comércio de licenças de emissão.

O artigo também mantém disposições sobre a revisão do procedimento utilizado no ensaio de homologação, bem como a atribuição de competências para ter em conta as alterações no procedimento de ensaio regulamentar.

Artigos 15.º e 16.º — Comitologia e delegação de poderes

Trata-se de disposições normalizadas sobre o procedimento de comité e a delegação de poderes.

Artigo 17.º — Alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007

A presente alteração visa introduzir uma base jurídica no Regulamento (CE) n.º 715/2007 (regulamento relativo à homologação das emissões Euro 5/6) que permita à Comissão instaurar um procedimento de conformidade em circulação para a verificação das emissões de CO_2. Este procedimento é essencial para uma fiscalização eficaz do mercado do sistema de homologação e dos valores das emissões de CO_2 utilizado para efeitos de verificação da conformidade com os objetivos.

Artigos 18.º e 19.º — Revogação e entrada em vigor

Os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 são revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020. A entrada em vigor deve ter lugar no prazo de 20 dias a contar da publicação do ato.

Anexos I a V

Anexo I: define as fórmulas para o cálculo dos objetivos de emissões específicas anuais que deverão ser alcançados pelas emissões médias dos parques de veículos matriculados pela primeira vez dos fabricantes. A parte A abrange os automóveis de passageiros, enquanto a parte B abrange os veículos comerciais ligeiros.

Anexos II e III: Estes anexos estabelecem os parâmetros para os dados de vigilância que são necessários para o cálculo dos objetivos e para verificar o cumprimento dos objetivos. Anexo III — abrange os veículos comerciais ligeiros — também faz referência à necessidade de ter em conta as especificidades dos veículos homologados em várias fases.

Anexo IV: Este anexo enumera os atos jurídicos abrangidos pela reformulação, isto é, os dois regulamentos de base (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 com os respetivos atos de alteração.

Anexo V: Tabela de correspondência

↓ 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

2017/0293 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que define normas de desempenho em matéria de emissões ⌦ dos automóveis novos de passageiros e⌫ dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros ⇨ e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 ⇦ (reformulação)

(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 192.º, n.º 1,

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,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

⇩ texto renovado

(1) O Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho[14] e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[15] foram várias vezes alterados de modo substancial. Por razões de clareza, uma vez que serão introduzidas novas alterações, deve proceder-se à reformulação destes regulamentos.

(2) O presente regulamento deve ser aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020, a fim de proporcionar uma transição eficiente e coerente na sequência da reformulação e da

[14] 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 CO_2 dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

[15] Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

revogação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011. No entanto, é adequado manter as normas de desempenho em termos de emissões de CO_2 e as modalidades para as atingir, definidas nesses regulamentos, sem alterações até 2024.

↓ 443/2009 Considerando 1

~~O objetivo do presente regulamento é estabelecer normas de desempenho em matéria de emissões aplicáveis aos automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade, que contribuam para a abordagem integrada da Comunidade de redução das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros, garantindo simultaneamente o bom funcionamento do mercado interno.~~

↓ 510/2011 Considerando 1 (adaptado)

~~A Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas, aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho[16], pretende estabilizar as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa no sistema climático. Para atingir este objetivo, a temperatura global anual média da superfície terrestre não deverá aumentar mais de dois graus Celsius em relação aos níveis pré-industriais. O quarto Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPCC) mostra que, para atingir esse objetivo, o pico máximo das emissões globais de gases com efeito de estufa deverá verificar-se até 2020. Na sua reunião de 8-9 de março de 2007, o Conselho Europeu assumiu um compromisso firme de redução, até 2020, das emissões gerais de gases com efeito de estufa da Comunidade de pelo menos 20 % relativamente aos níveis de 1990, e de 30 % se os outros países desenvolvidos se comprometerem a garantir reduções de emissões equivalentes e os países em desenvolvimento economicamente mais avançados contribuírem em função das respetivas capacidades.~~

⇩ texto renovado

(3) A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica[17] estabelece uma ambição clara: até meados do século, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes terão de ser, pelo menos, inferiores em 60 % às de 1990 e de estar seguramente a caminho de se tornarem nulas. As emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a nossa saúde têm de ser rápida e drasticamente reduzidas. Após 2020, as emissões dos motores de combustão convencionais terão de ser ainda mais reduzidas. Terão de ser lançados veículos com nível nulo ou baixo de emissões e esses veículos terão de obter uma quota significativa do mercado até 2030.

---

16 ~~JO L 33, de 7.2.1994, p. 11.~~

17 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica [COM(2016) 501 final].

(4) As Comunicações da Comissão «A Europa em movimento»[18] e «A concretização da Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica – Uma União Europeia que proteja o planeta, capacite os seus consumidores e defenda a sua indústria e trabalhadores»[19], salientam que as normas de emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros são um forte motor de inovação e eficiência, contribuindo para o reforço da competitividade da indústria automóvel e preparando o terreno para veículos hipocarbónicos ou com emissões nulas de uma forma tecnologicamente neutra.

(5) O presente regulamento estabelece um percurso claro para as reduções das emissões de CO_2 provenientes do setor do transporte rodoviário e contribui para o objetivo vinculativo de uma redução interna de, pelo menos, 40 %, em comparação com 1990, das emissões de gases com efeito de estufa de toda a economia até 2030, adotado nas conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014 e formalmente aprovado na reunião do Conselho «Ambiente» de 6 de março de 2015 como contributo previsto determinado a nível da União no âmbito do Acordo de Paris.

(6) As conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014 adotaram uma redução das emissões de gases com efeito de estufa de 30 % até 2030, em relação a 2005, para os setores não abrangidos pelo regime de comércio de licenças de emissão da União Europeia. O transporte rodoviário representa uma contribuição importante para as emissões desses setores e as suas emissões continuam a ser significativamente superiores aos níveis de 1990. Caso as emissões do transporte rodoviário continuem a aumentar, tal anulará as reduções obtidas noutros setores para combater as alterações climáticas.

(7) As conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014 realçaram a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, através de uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra na promoção da redução de emissões e da eficiência energética nos transportes, dos transportes elétricos e da utilização de fontes de energia renováveis nos transportes, também após 2020.

(8) A eficiência energética, contribuindo para moderar a procura, é uma das cinco dimensões, estreitamente interligadas e que se reforçam mutuamente, da Estratégia para a União da Energia, adotada a 25 de fevereiro de 2015 para garantir aos consumidores da União energia segura, sustentável, competitiva e a preços acessíveis. A Estratégia para a União da Energia sublinha que, embora todos os setores económicos devam tomar medidas para aumentar a eficiência do consumo de energia, o setor dos transportes tem enorme potencial em termos de eficiência energética, que pode ser concretizado juntamente com um esforço contínuo de aperto das normas de emissão de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, na perspetiva de 2030.

---

[18] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – A Europa em movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos [COM(2017) 283 final]

[19] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões [...]

(9) Uma avaliação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, efetuada em 2015, concluiu que estes regulamentos foram relevantes, na generalidade coerentes e geraram poupanças significativas de emissões, tendo sido mais eficazes, em termos de custos, do que inicialmente previsto. Geraram também um valor acrescentado significativo para a União, que não poderia ter sido obtido, na mesma dimensão, através de medidas nacionais.

(10) É, por conseguinte, adequado, para a prossecução dos objetivos dos referidos regulamentos, definir novos objetivos da UE de redução das emissões de CO_2 da frota de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros para o período até 2030. Na definição dos níveis de redução, foram tidos em conta a eficácia dos mesmos em termos de contribuição eficaz, em termos de custos, para reduzir as emissões dos setores abrangidos pelo Regulamento Partilha de Esforços [.../...] até 2030 e os custos e poupanças daí decorrentes para a sociedade, os fabricantes e os utilizadores de veículos, bem como as implicações diretas e indiretas desses níveis de redução no emprego, na competitividade e na inovação e os benefícios paralelos em termos de redução da poluição atmosférica e de segurança energética.

(11) Em 2017 entrou em vigor um novo procedimento de ensaio de medição das emissões de CO_2 e do consumo de combustível de veículos ligeiros, o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP), definido no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão[20]. Este novo procedimento de ensaio permitirá obter valores de emissão de CO_2 e de consumo de combustível mais representativos das condições reais. É, por conseguinte, adequado que os novos objetivos de emissões de CO_2 se baseiem nas emissões de CO_2 determinadas com base nesse procedimento de ensaio. Considerando, no entanto, que as emissões de CO_2 baseadas no WLTP estarão disponíveis para efeitos do cumprimento de objetivos a partir de 2021, é adequado que as novas normas de desempenho em termos de emissões sejam definidas como níveis de redução estabelecidos em relação à média em 2021 dos objetivos de emissões específicas aplicáveis nesse ano.

↓ 443/2009 Considerando 2 (adaptado)

~~A Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas, aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho[21], exige que todas as partes formulem e executem programas nacionais e, se for caso disso, regionais contendo medidas para mitigar as alterações climáticas. Nesta matéria a Comissão propôs, em janeiro de 2007, que a União Europeia promovesse, no âmbito de negociações internacionais, o objetivo de uma redução de 30 % das emissões de gases com efeito de estufa pelos países desenvolvidos até 2020 (relativamente aos níveis de 1990) e que a própria União assumisse de forma autónoma o compromisso firme de, até 2020, reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 20 % (relativamente aos níveis de 1990), independentemente~~

---

[20] ⇨ 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 de 7.7.2017, p. 1). ⇦

[21] ~~JO L 33 de 7.2.1994, p. 11.~~

das reduções conseguidas por outros países desenvolvidos. Este objetivo foi aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho.

↓ 443/2009 Considerando 3

Uma das implicações desses compromissos é que todos os Estados-Membros necessitarão de reduzir significativamente as emissões dos automóveis de passageiros. Para se atingirem as substanciais reduções necessárias, deverão ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível dos Estados-Membros como da Comunidade, que abranjam todos os setores da economia da Comunidade, e não apenas os setores industrial e energético. O setor do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na União e as suas emissões continuam a aumentar. Caso o impacto do transporte rodoviário nas alterações climáticas continue a aumentar, tal comprometerá significativamente as reduções obtidas noutros setores para combate às alterações climáticas.

↓ 510/2011 Considerando 3

A fim de realizar as reduções necessárias das emissões, deverão ser aplicadas, a nível dos Estados-Membros e da União, políticas e medidas que abranjam, não apenas os setores industrial e da energia, mas todos os setores económicos da União. A Decisão n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa aos esforços a realizar pelos Estados-Membros para redução das suas emissões de gases com efeito de estufa a fim de respeitar os compromissos de redução das emissões de gases com efeito de estufa da União até 2020 ([22]), prevê uma redução média de 10 % em relação aos níveis de 2005 nos setores não abrangidos pelo regime da UE de comércio de licenças de emissão, estabelecido pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade ([23]), incluindo o transporte rodoviário. O setor do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na União e as suas emissões, incluindo as provenientes dos veículos comerciais ligeiros, continuam a aumentar. Se continuarem a aumentar, as emissões deste setor comprometerão significativamente os esforços envidados por outros setores no combate às alterações climáticas.

↓ 443/2009 Considerando 4

A definição de objetivos comunitários aplicáveis a automóveis novos de passageiros proporciona aos fabricantes maior segurança no planeamento e maior flexibilidade no cumprimento dos requisitos de redução das emissões de CO_2 do que o que resultaria de objetivos nacionais de redução separados. Na fixação de normas de desempenho relativas a emissões é importante tomar em consideração as implicações para os mercados e para a competitividade dos fabricantes, os custos diretos e indiretos impostos às empresas e os benefícios resultantes em termos de incentivos à inovação e de redução do consumo de energia.

---

22 JO L 140, de 5.6.2009, p. 136.

23 JO L 275, de 25.10.2003, p. 32.

↓ 443/2009 Considerando 5 (adaptado)

(12) ~~O presente regulamento baseia-se num procedimento sólido de medição e vigilância a nível comunitário das emissões de CO_2 dos veículos matriculados na Comunidade nos termos da Decisão n.º 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 2000, que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO_2 dos automóveis novos de passageiros[24].~~ É importante que a fixação de requisitos de redução das emissões de CO_2 continue a proporcionar aos fabricantes de automóveis previsibilidade e segurança de planeamento a nível ~~comunitário~~ ⌦ da União ⌫ para todo o seu parque de automóveis novos ⌦ e veículos comerciais ligeiros novos ⌫ na ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫.

↓ 510/2011 Considerando 5

~~Para aumentar a competitividade da indústria automóvel europeia, deverão ser aplicados regimes de incentivos, como compensações pelas ecoinovações e a concessão de supercréditos.~~

⇩ texto renovado

(13) Tendo em conta o período de renovação da frota e a necessidade de o setor dos transportes rodoviários contribuir para os objetivos climáticos e energéticos para 2030, devem ser fixados para 2025 e para 2030 níveis de redução aplicáveis às frotas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos da União . Esta abordagem faseada também dá um sinal claro e atempado à indústria automóvel para que esta não adie a introdução no mercado de tecnologias energéticas eficientes e de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

(14) Embora a União seja um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e evidencie liderança tecnológica neste setor, a concorrência está a aumentar e o setor automóvel mundial está a mudar rapidamente através de inovações na propulsão elétrica e ao nível da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada. A fim de manter a sua competitividade a nível mundial e o acesso aos mercados, a União necessita de um quadro legislativo, incluindo um incentivo específico no domínio dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que crie um grande mercado interno e apoie o desenvolvimento tecnológico e a inovação.

(15) Deve ser introduzido um mecanismo de incentivo específico que facilite uma transição harmoniosa para a mobilidade sem emissões. Este mecanismo de crédito deve ser concebido de modo a promover a implantação no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

(16) Estabelecer um marco de referência para a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota da UE, assim como um mecanismo bem concebido de ajustamento dos objetivos de emissões específicas de CO_2 do fabricante com base na quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante, deverá

[24] ~~JO L 202 de 10.8.2000, p. 1.~~

dar um sinal forte e credível para o desenvolvimento e o lançamento de tais veículos, sem impedir que ainda se melhore a eficiência dos motores de combustão interna convencionais.

(17) Para determinar os créditos correspondentes aos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, é apropriado ter em conta as diferenças de emissões de CO_2 entre veículos. O mecanismo de ajustamento deverá assegurar que um fabricante que vá além do marco de referência beneficie de um objetivo de emissões específicas de CO_2 mais elevado. A fim de garantir uma abordagem equilibrada, devem ser fixados limites para o nível de ajustamento possível no âmbito deste mecanismo. Esta metodologia proporcionará incentivos que promoverão uma implantação atempada das infraestruturas de carregamento e de abastecimento e gerarão elevados benefícios para os consumidores, a competitividade e o ambiente.

↓ 443/2009 Considerando 6 (adaptado)

~~A Comissão aprovou em 1995 uma estratégia comunitária de redução das emissões de CO_2 dos veículos automóveis. Essa estratégia assentava em três pilares: compromissos voluntários da indústria automóvel no sentido da redução das emissões, melhor informação ao consumidor e promoção de automóveis eficientes em termos de consumo de combustível através de medidas fiscais.~~

↓ 443/2009 Considerando 7 (adaptado)

~~Em 1998, a Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA) assumiu o compromisso de reduzir as emissões médias dos automóveis novos vendidos para 140 g de CO_2/km até 2008 e, em 1999, a Associação de Construtores Japoneses de Automóveis (JAMA) e a Associação de Construtores Coreanos de Automóveis (KAMA) assumiram o compromisso de reduzir as emissões médias dos automóveis novos vendidos para 140 g de CO_2/km até 2009. Esses compromissos foram reconhecidos na Recomendação 1999/125/CE da Comissão, de 5 de fevereiro de 1999, relativa à redução das emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros[25] (ACEA), na Recomendação 2000/303/CE da Comissão, de 13 de abril de 2000, relativa à redução das emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros (KAMA)[26] e na Recomendação 2000/304/CE da Comissão, de 13 de Abril de 2000, relativa à redução das emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros (JAMA)[27].~~

↓ 443/2009 Considerando 8 (adaptado)

~~Em 7 de fevereiro de 2007, a Comissão aprovou duas comunicações paralelas: uma sobre os resultados da análise da estratégia comunitária de redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros e outra sobre um quadro regulador~~

---

25 ~~JO L 40 de 13.2.1999, p. 49.~~

26 ~~JO L 100 de 20.4.2000, p. 55.~~

27 ~~JO L 100 de 20.4.2000, p. 57.~~

~~concorrencial para o setor automóvel no século XXI (CARS 21). Essas comunicações sublinharam que se registaram progressos na concretização do objetivo de 140 g de CO_2/km até 2008/2009, mas que o objetivo comunitário de 120 g de CO_2/km não seria atingido até 2012 sem medidas adicionais.~~

↓ 510/2011 Considerando 8 (adaptado)

~~As disposições de aplicação do objetivo relativo às emissões provenientes dos veículos comerciais ligeiros deverão ser coerentes com o quadro legislativo para a aplicação dos objetivos relativos às emissões do parque de automóveis novos de passageiros estabelecidos no 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 CO_2 dos veículos ligeiros (~~[28]~~).~~

↓ 443/2009 Considerando 9 (adaptado)

~~As referidas comunicações propuseram uma abordagem integrada com vista a atingir o objetivo comunitário de 120 g de CO_2/km até 2012 e anunciaram que a Comissão apresentaria uma proposta de enquadramento legal para alcançar o objetivo comunitário com base em reduções obrigatórias das emissões de CO_2, a fim de cumprir o objetivo de 130 g de CO_2/km de emissões médias do parque de automóveis novos através de avanços na tecnologia dos motores dos veículos. Coerente com a abordagem de compromissos voluntários assumidos pelos fabricantes, esta abordagem integrada abrange os elementos que são tidos em conta na medição das emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros nos termos do 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~~[29]~~. Uma redução adicional de 10 g de CO_2/km, ou equivalente, se tecnicamente necessário, obter-se-á através de outros avanços tecnológicos e de um aumento da utilização de biocombustíveis sustentáveis.~~

↓ 443/2009 Considerando 10 (adaptado)

(18) O enquadramento legal para a execução do objetivo de emissões médias do parque de automóveis novos ⌦ e de veículos comerciais ligeiros novos ⌫ deverá garantir objetivos de redução neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis, que tenham em conta a diversidade dos fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções injustificadas da concorrência entre eles. ~~O referido enquadramento legal deverá ser compatível com o objetivo geral de cumprimento dos objetivos da Comunidade no âmbito de Quioto e ser complementado com outros~~

---

28 ~~JO L 140, de 5.6.2009, p. 1.~~

29 ~~JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.~~

~~instrumentos mais ligados à utilização, como a diferenciação dos impostos sobre os automóveis e sobre a energia.~~

↓ 443/2009 Considerando 11

~~Deverá garantir-se no orçamento geral da União Europeia um financiamento adequado para promover o desenvolvimento de tecnologias orientadas para a redução radical das emissões de CO_2 dos veículos rodoviários.~~

↓ 443/2009 Considerando 12 (adaptado)
⇨ texto renovado

(19) A fim de manter a diversidade do mercado ~~automóvel~~ ⌦ de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros ⌫ e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objetivos de emissões de CO_2 ~~dos automóveis de passageiros~~ deverão ser definidos de acordo com a utilidade dos ~~automóveis~~ ⌦ veículos, ⌫ numa base linear. ⇨ Continuar a utilizar a massa como parâmetro de utilidade é considerado coerente com o regime existente. Para refletir melhor a massa dos veículos utilizados na estrada, o parâmetro deve ser alterado de massa em ordem de marcha para a massa de ensaio do veículo especificada no Regulamento (UE) 2017/1151 de 1 de junho de 2017, com efeitos a partir de 2025. ⇦ ~~Além disso, os dados relativos à massa estão facilmente disponíveis. Deverão ser recolhidos dados sobre parâmetros de utilidade alternativos como a superfície de apoio das rodas (largura de via multiplicada pela distância entre eixos), a fim de facilitar avaliações a mais longo prazo da abordagem baseada na utilidade. A Comissão deverá, até 2014, rever a disponibilidade de dados e, se necessário, apresentar uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho para adaptar o parâmetro da utilidade.~~

⇩ texto renovado

(20) Deve evitar-se que os objetivos para a frota da UE sejam alterados devido a alterações na massa média da frota. As alterações na massa média devem, por conseguinte, ser refletidas sem demora nos cálculos dos objetivos de emissões específicas e as adaptações do valor da massa média utilizado para este efeito devem, portanto, ter lugar de dois em dois anos, com efeitos a partir de 2025.

(21) A fim de distribuir o esforço de redução das emissões de um modo justo e neutro do ponto de vista da concorrência, que reflita a diversidade do mercado de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros, e tendo em conta a alteração em 2021 para objetivos de emissões específicas baseados no WLTP, é conveniente determinar o declive da curva de valores-limite com base nas emissões específicas de todos os veículos matriculados pela primeira vez nesse ano e ter em conta as alterações nos objetivos para a frota da UE entre 2021, 2025 e 2030, de modo a assegurar um esforço de redução igual por parte de todos os fabricantes. No que diz respeito aos veículos comerciais ligeiros, deve ser aplicada a abordagem utilizada para os fabricantes de automóveis aos fabricantes de furgonetas derivadas de automóveis ligeiros, ao passo

que para os fabricantes dos veículos abrangidos pelos segmentos mais pesados deve ser fixado um declive fixo mais elevado para a totalidade do período visado.

↓ 443/2009 Considerando 13 (adaptado)
⇨ texto renovado

(22) O objetivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. O presente regulamento promove ativamente a ecoinovação e ⇨ estabelece um mecanismo que deve ser capaz de reconhecer a ⇦ ~~tem em conta a~~ evolução tecnológica futura. ~~Deverá promover-se, em particular, o desenvolvimento de tecnologias de propulsão inovadoras, que são fonte de emissões significativamente inferiores às dos automóveis de passageiros tradicionais. Desta forma, promove-se a competitividade a longo prazo da indústria europeia e a criação de mais empregos de qualidade. A Comissão deverá ponderar a inclusão de medidas de eco-inovação na revisão dos procedimentos de ensaio referidos no n.º 3 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, tendo em conta os impactos técnicos e económicos dessa inclusão.~~ ⇨ A experiência demonstra que as ecoinovações contribuíram favoravelmente para a boa relação custo-eficácia dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 e para a redução das emissões de CO_2 no mundo real. Esta modalidade deve, por conseguinte, ser mantida e o seu âmbito de aplicação deve ser alargado de modo a incentivar a melhoria da eficiência dos sistemas de ar condicionado. ⇦

↓ 510/2011 Considerando 12

~~A Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO_2 disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros ([30]), já exige que a literatura promocional dos automóveis forneça aos utilizadores finais os dados relativos às emissões específicas oficiais de CO_2 e ao consumo oficial de combustível do veículo. Na sua Recomendação 2003/217/CE, de 26 de março de 2003, relativa à aplicação a outros meios das disposições da Diretiva 1999/94/CE respeitantes à literatura promocional ([31]), a Comissão interpretou este requisito como abrangendo a publicidade. O âmbito de aplicação da Diretiva 1999/94/CE deverá portanto ser alargado aos veículos comerciais ligeiros, de modo a poder exigir-se que a publicidade a quaisquer veículos comerciais ligeiros forneça aos utilizadores finais os dados relativos às emissões específicas oficiais de CO_2 e ao consumo oficial de combustível do veículo quando forem divulgadas informações relacionadas com o consumo de energia ou os preços, o mais tardar em 2014.~~

⇩ texto renovado

(23) No entanto, deve ser assegurado um equilíbrio entre os incentivos às ecoinovações e às tecnologias que evidenciem um efeito de redução de emissões no procedimento de ensaio oficial. Como tal, é adequado manter um limite máximo para as reduções

---

[30] ~~JO L 12, de 18.1.2000, p. 16.~~
[31] ~~JO L 82, de 29.3.2003, p. 33.~~

decorrentes de ecoinovação que os fabricantes podem ter em conta para efeitos de cumprimento de objetivos. A Comissão deve ter a possibilidade de reexaminar o nível do limite máximo, nomeadamente para ter em conta os efeitos de alterações do procedimento de ensaio oficial. É também conveniente esclarecer a forma como aquelas reduções devem ser calculadas para efeitos do cumprimento de objetivos.

↓ 443/2009 Considerando 14

~~Reconhecendo que são extremamente elevados os custos de investigação e desenvolvimento e os custos unitários de produção das primeiras gerações de automóveis com tecnologias de emissões de CO_2 muito baixas, a introduzir no mercado na sequência da entrada em vigor do presente regulamento, este tem por fim transitório acelerar e facilitar o processo de introdução no mercado comunitário de veículos com emissões muito baixas de CO_2 na fase inicial de comercialização.~~

↓ 443/2009 Considerando 15 (adaptado)

~~A utilização de combustíveis alternativos pode proporcionar reduções significativas de CO_2 em todo o ciclo de produção e utilização («well to wheel»). Por conseguinte, o presente regulamento inclui disposições específicas destinadas a continuar a promover a introdução no mercado europeu de veículos alimentados a combustíveis alternativos.~~

↓ 510/2011 Considerando 15

~~Até 1 de Janeiro de 2012, e tendo em vista melhorar a recolha de dados sobre o consumo de combustível e a sua medição, a Comissão deverá ponderar a oportunidade de alterar a legislação aplicável, a fim de incluir a obrigação de equipar cada veículo com um indicador de consumo de combustível imputável aos fabricantes que solicitem a homologação de veículos da categoria N1, definidos no Anexo II da 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 ([32]).~~

↓ 443/2009 Considerando 16

~~A fim de garantir a coerência com a abordagem adotada no âmbito da estratégia da Comissão em matéria de CO_2 e veículos automóveis, em particular em relação aos compromissos voluntários assumidos pelas associações de fabricantes, o objetivo deverá ser aplicado aos automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade pela primeira vez e que, exceto durante um período limitado, para evitar abusos, não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade.~~

---

[32] ~~JO L 263, de 9.10.2007, p. 1.~~

↓ 510/2011 Considerando 16

~~A fim de garantir a coerência com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 e evitar abusos, o objetivo deverá ser aplicado a veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União pela primeira vez e que, exceto durante um período limitado, não tenham sido previamente matriculados fora da União.~~

↓ 510/2011 Considerando 17

(24) A Diretiva 2007/46/CE estabelece um quadro harmonizado que inclui as disposições administrativas e os requisitos técnicos gerais para a homologação de todos os veículos novos por ela abrangidos. A entidade responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a entidade responsável por todos os aspetos do processo de homologação previsto na Diretiva 2007/46/CE e por assegurar a conformidade da produção.

↓ 443/2009 Considerando 18

(25) Para efeitos de homologação, são aplicáveis requisitos específicos aos veículos para fins especiais, definidos no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, pelo que os mesmos deverão ser excluídos do âmbito do presente regulamento. ~~Os veículos classificados na categoria M1 antes da entrada em vigor do presente regulamento que sejam fabricados especificamente para fins comerciais para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo e que satisfaçam a definição de veículo para fins especiais constante do anexo II da Diretiva 2007/46/CE deverão também ser excluídos do âmbito do presente regulamento, de acordo com a política comunitária de apoio às pessoas com deficiência.~~

↓ 510/2011 Considerando 18 (adaptado)

~~Os fabricantes deverão dispor da flexibilidade necessária para decidir sobre o modo de atingir os seus objetivos ao abrigo do presente regulamento, pelo que lhes deverá ser permitido calcular a média das emissões do seu parque de veículos novos, em vez de serem obrigados a respeitar objetivos de emissões de CO_2 para cada veículo. Por conseguinte, deverá exigir-se aos fabricantes que assegurem que as emissões médias específicas de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União sob a sua responsabilidade não ultrapassem a média dos objetivos de emissões para esses veículos.~~ ~~Esta exigência deverá ser gradualmente introduzida entre 2014 e 2017, a fim de facilitar a transição. Isto é coerente com os prazos previstos e a duração do período de introdução progressiva estabelecido no Regulamento (CE) n.º 443/2009.~~

↓ 443/2009 Considerando 19 (adaptado)

~~Os fabricantes deverão dispor da flexibilidade necessária para decidir sobre o modo de atingir os seus objetivos nos termos do presente regulamento, devendo ser autorizados a calcular as emissões médias do seu parque de automóveis novos, em vez de serem obrigados a respeitar objetivos de emissões de CO_2 para cada automóvel. Por conseguinte, deverá exigir-se que os fabricantes assegurem que as emissões específicas médias de todos os automóveis novos matriculados na Comunidade sob a sua responsabilidade não ultrapassem a média dos objetivos de emissões para esses automóveis.~~ ~~Este requisito deverá ser progressivamente aplicado entre 2012 e 2025, a fim de facilitar a transição.~~

↓ 510/2011 Considerando 19 (adaptado)

~~Para garantir que os objetivos fixados reflitam as particularidades dos pequenos fabricantes e dos fabricantes de nicho e sejam coerentes com o potencial de redução do fabricante, deverão ser fixados para esses fabricantes objetivos alternativos de redução de emissões que tenham em conta o potencial tecnológico dos veículos do fabricante para reduzir as respetivas emissões específicas de CO_2 e que sejam compatíveis com as características dos respetivos segmentos de mercado.~~ ~~Esta exceção deverá ser abrangida pela revisão dos objetivos de emissões específicas constantes do Anexo I, a concluir até ao início de 2013.~~

↓ 443/2009 Considerando 20 (adaptado)
⇨ texto renovado

(26) Não é adequado utilizar o mesmo método para determinar os objetivos de redução de emissões para os fabricantes de grandes séries e para os fabricantes de pequenas séries considerados independentes com base nos critérios definidos no presente regulamento. Os fabricantes de pequenas séries deverão ter ⇨ a possibilidade de solicitar a aplicação de ⇦ objetivos alternativos de redução de emissões baseados no potencial tecnológico de cada fabricante para reduzir as respetivas emissões específicas de CO_2 e coerentes com as características dos respetivos segmentos de mercado. ~~Esta exceção deverá ser abrangida pela revisão dos objetivos de emissões específicas constantes do Anexo I, a concluir até ao início de 2013.~~

↓ 333/2014 Considerando 7 (adaptado)
⇨ texto renovado

(27) Reconhecendo o impacto desproporcionado que o cumprimento dos objetivos de emissões específicas definidos com base na utilidade do veículo tem para os pequenos fabricantes, os elevados encargos administrativos do procedimento de derrogação e o benefício apenas marginal em termos de emissões de CO_2 evitadas dos veículos vendidos por esses fabricantes, os fabricantes responsáveis pela produção anual de

menos de 1 000 automóveis novos de passageiros ⌦ e veículos comerciais ligeiros novos ⌫ matriculados na União deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias. ⇨ No entanto, quando um fabricante coberto por uma isenção requerer uma derrogação e esta lhe for atribuída, é apropriado que o fabricante tenha de cumprir o objetivo da derrogação. ⇦ ~~A fim de assegurar, o mais cedo possível, segurança jurídica para os fabricantes responsáveis pela produção anual de menos de 1 000 automóveis, é essencial que essa derrogação seja aplicável desde 1 de janeiro de 2012.~~

🡻 333/2014 Considerando 9 (adaptado) ⇨ texto renovado

(28) O procedimento relativo à concessão de derrogações ⇨ do objetivo de 95 g CO_2/km para a frota ⇦ aos fabricantes de nicho ~~deverá continuar após 2020. Contudo, a fim de garantir~~ garante que o esforço de redução exigido aos fabricantes de nicho é coerente com o dos grandes fabricantes ⇨ relativamente àquele objetivo ⇦ ~~., deverá ser aplicado a partir de 2020 um objetivo inferior em 45 % às emissões específicas médias dos fabricantes de nicho em 2007.~~ ⇨ Contudo, a experiência demonstra que os fabricantes de nicho têm o mesmo potencial que os grandes fabricantes para cumprir os objetivos de redução de emissões de CO_2 e, relativamente aos objetivos definidos a partir de 2025, não se considera adequado fazer uma distinção entre estas duas categorias de fabricantes. ⇦

🡻 510/2011 Considerando 20

~~A estratégia da União de redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros estabeleceu uma abordagem integrada com vista a atingir o objetivo da União de 120 g de CO_2/km até 2012, apresentando simultaneamente uma visão a mais longo prazo de reduções adicionais das emissões. O Regulamento (CE) n.º 443/2009 consubstancia esta visão a mais longo prazo fixando um objetivo de 95 g de CO_2/km para as emissões médias do parque de automóveis novos. A fim de assegurar a coerência com essa abordagem e proporcionar à indústria segurança no planeamento, deverá ser fixado um objetivo a longo prazo para as emissões específicas de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros em 2020.~~

🡻 443/2009 Considerando 21 (adaptado)

~~Os fabricantes de nicho deverão ter a possibilidade de beneficiar de um objetivo alternativo, 25 % inferior às suas emissões médias específicas de CO_2 em 2007. Deverá ser fixado um objetivo equivalente sempre que não existam informações sobre a média das emissões específicas do fabricante para o ano de 2007. Esta exceção deverá ser abrangida pela revisão dos objetivos de emissões específicas constantes do anexo I, a concluir até ao início de 2013.~~

↓ 443/2009 Considerando 22 (adaptado)

(29) Na determinação das emissões médias específicas de CO_2 de todos os ~~veículos~~ automóveis novos ⌦ e veículos comerciais ligeiros novos ⌫ matriculados na ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫ pelos quais os fabricantes são responsáveis, todos os automóveis ⌦ e veículos comerciais ligeiros ⌫ deverão ser tidos em conta, independentemente da sua massa ou outras características. Apesar de o Regulamento (CE) n.º 715/2007 não abranger os automóveis de passageiros ⌦ nem os veículos comerciais ligeiros ⌫ com uma massa de referência superior a 2 610 kg e cuja homologação não seja alargada ao abrigo do ~~n.º 2 do~~ artigo 2.º, n.º 2, do mesmo regulamento, as emissões para esses veículos deverão ser medidas pelo mesmo processo de medição para ~~automóveis de passageiros~~ ⌦ veículos ligeiros ⌫ previsto no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão[33] ⌦ , no Regulamento (UE) 2017/1151 e nos Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152[34] e (UE) 2017/1153[35] da Comissão ⌫ . Os valores resultantes das emissões de CO_2 deverão ser inscritos no certificado de conformidade do veículo, a fim de permitir a sua inclusão no regime de vigilância.

↓ 510/2011 Considerando 22 (adaptado)

(30) As emissões específicas de CO_2 dos veículos ⌦ comerciais ligeiros ⌫ completados deverão ser atribuídas ao fabricante do veículo de base.

↓ 510/2011 Considerando 23

~~A fim de assegurar que os valores das emissões de CO_2 e da eficiência em termos de combustível dos veículos completados sejam representativos, a Comissão deverá apresentar um método específico e, se for caso disso, considerar a revisão da legislação relativa à homologação.~~

[33] 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).

[34] Regulamento de Execução (UE) 2017/1152 da Comissão, de 2 de junho de 2017, que estabelece uma metodologia para determinar os parâmetros de correlação necessários para refletir a mudança no procedimento de ensaio regulamentar no que respeita aos veículos comerciais ligeiros e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 293/2012 (JO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

[35] Regulamento de Execução (UE) 2017/1153 da Comissão, de 2 de junho de 2017, que estabelece uma metodologia para determinar os parâmetros de correlação necessários para refletir a mudança no procedimento de ensaio regulamentar e que altera o Regulamento (UE) n.º 1014/2010 (JO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

⇩ texto renovado

(31) Deverá ser tida em conta a situação específica dos fabricantes de veículos comerciais ligeiros que produzem veículos incompletos homologados em várias fases. Embora esses fabricantes sejam responsáveis pelo cumprimento dos objetivos de emissões de CO_2, devem ter a possibilidade de prever com certeza razoável as emissões de CO_2 dos veículos completados. A Comissão deve assegurar que essas necessidades são devidamente refletidas no Regulamento (UE) 2017/1151.

🡻 443/2009 Considerando 23 (adaptado)

(32) A fim de proporcionar a necessária flexibilidade com vista a atingir os seus objetivos ao abrigo do presente regulamento, os fabricantes poderão decidir formar um agrupamento, de forma aberta, transparente e não discriminatória. Os acordos de criação de agrupamentos não poderão ter duração superior a cinco anos, podendo, no entanto, ser renovados. Caso os fabricantes formem um agrupamento, deverá considerar-se que atingiram os objetivos estabelecidos no presente regulamento se as emissões médias do agrupamento, no seu conjunto, não ultrapassarem o objetivo de emissões ⌦ específicas ⌫ desse agrupamento.

⇩ texto renovado

(33) A possibilidade de os fabricantes formarem agrupamentos revelou-se uma forma rentável de conseguirem cumprir os objetivos de emissões de CO_2, facilitando, em particular, o cumprimento pelos fabricantes que produzem uma gama reduzida de veículos. A fim de melhorar a neutralidade concorrencial, a Comissão deve dispor de poderes para clarificar as condições em que os fabricantes independentes podem formar agrupamentos, a fim de poderem ser colocados numa posição equivalente a empresas ligadas.

🡻 443/2009 Considerando 24

(34) É necessário um sólido mecanismo de controlo da conformidade para assegurar que os objetivos estabelecidos pelo presente regulamento sejam atingidos.

⇩ texto renovado

(35) Para a concretização das reduções de CO_2 exigidas nos termos do presente regulamento, é também essencial que as emissões dos veículos em circulação sejam conformes com os valores de CO_2 determinados na homologação. Por conseguinte, deve ser possível à Comissão, no cálculo das emissões médias específicas de um fabricante, tomar em consideração eventuais não conformidades sistemáticas detetadas pelas autoridades de homologação nas emissões de CO_2 de veículos em circulação.

(36) A fim de estar em posição de tomar tais medidas, a Comissão deve dispor de poderes para preparar e pôr em prática um procedimento de verificação da conformidade em circulação das emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado. Para esse efeito, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser alterado.

↓ 443/2009 Considerando 25 (adaptado)
⇨ texto renovado

(37) As emissões específicas de CO_2 dos automóveis novos de passageiros ⌦ e veículos comerciais ligeiros novos ⌫ são medidas de forma harmonizada na ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫, de acordo com a metodologia estabelecida no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A fim de minimizar os encargos administrativos do presente regulamento, o cumprimento deverá ser medido em função dos dados sobre a matrícula de automóveis novos ⌦ e veículos comerciais ligeiros novos ⌫ na ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫ recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão. Para assegurar a coerência dos dados utilizados na avaliação da conformidade, as regras para a recolha e comunicação desses dados deverão ser harmonizadas tanto quanto possível. ⇨ A responsabilidade das autoridades competentes no fornecimento de dados completos e corretos e a necessidade de uma cooperação efetiva entre essas autoridades e a Comissão relativamente à qualidade dos dados devem, portanto, ser claramente definidas. ⇦

↓ 443/2009 Considerando 26 (adaptado)

~~A Diretiva 2007/46/CE estabelece que os fabricantes emitem um certificado de conformidade que deve acompanhar cada automóvel novo de passageiros, e que os Estados-Membros só podem permitir a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se este for acompanhado de um certificado de conformidade válido. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros deverão ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante relativamente ao automóvel de passageiros em causa e deverão basear-se unicamente nessa referência. Caso, por razões justificadas, não utilizem o certificado de conformidade para concluir o processo de matrícula e de entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros, os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para assegurar o rigor apropriado no processo de vigilância. Deverá ser criada uma base de dados comunitária normalizada para os certificados de conformidade. Esta base deverá ser utilizada como referência única para permitir aos Estados-Membros uma manutenção mais fácil dos seus dados de matrícula para os veículos matriculados pela primeira vez.~~

↓ 510/2011 Considerando 27 (adaptado)

(38) O cumprimento pelos fabricantes dos objetivos estabelecidos pelo presente regulamento deverá ser avaliado a nível da União. Os fabricantes cujas emissões médias específicas de CO_2 sejam superiores às permitidas pelo presente regulamento deverão pagar uma taxa sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano

civil. ~~a partir de 1 de Janeiro de 2014. A taxa deverá ser modulada em função do nível de incumprimento dos objetivos por parte dos fabricantes. A fim de assegurar a coerência, o mecanismo da taxa deverá ser semelhante ao estabelecido no Regulamento (CE) n.º 443/2009.~~ Os montantes da taxa sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento geral da União ~~Europeia~~.

↓ 510/2011 Considerando 28

(39) As medidas nacionais que os Estados-Membros possam manter ou introduzir nos termos do artigo 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) não poderão, atendendo ao objetivo e aos procedimentos estabelecidos no presente regulamento, impor sanções adicionais ou mais graves aos fabricantes que não cumpram os objetivos a que estão obrigados por força do presente regulamento.

↓ 510/2011 Considerando 29

(40) O presente regulamento será aplicável sem prejuízo da plena aplicação das regras de concorrência da União.

↓ 443/2009 Considerando 30 (adaptado)

~~A Comissão deverá considerar novas formas de alcançar o objetivo a longo prazo, em especial a inclinação da curva, o parâmetro da utilidade e o prémio sobre as emissões excedentárias.~~

↓ 510/2011 Considerando 31

~~A velocidade dos veículos rodoviários tem muita influência no seu consumo de combustível e nas emissões de CO_2. Além disso, na falta de um limite de velocidade para os veículos comerciais ligeiros, é possível que exista um elemento de concorrência no que respeita à velocidade máxima que poderia levar a grupos motopropulsores sobredimensionados e a ineficiências concomitantes em condições de funcionamento mais lento. É, pois, conveniente examinar a viabilidade de alargar o âmbito da Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade ([36]), tendo em vista a inclusão dos veículos comerciais ligeiros abrangidos pelo presente regulamento.~~

[36] ~~JO L 57, de 2.3.1992, p. 27.~~

↓ 443/2009 Considerando 31 (adaptado)

~~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[37].~~

⇩ texto renovado

(41) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento na redução real das emissões de CO_2 está fortemente dependente da representatividade do procedimento de ensaio oficial. Em conformidade com o parecer do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA)[38] e a recomendação do Parlamento Europeu na sequência do inquérito deste sobre a medição das emissões no setor automóvel[39], deve ser posto em prática um mecanismo de avaliação da representatividade real das emissões de CO_2 dos veículos e dos valores de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151. A Comissão deve dispor de poderes para garantir a disponibilidade pública desses dados e, se for caso disso, desenvolver os procedimentos necessários para a identificação e recolha dos dados para a realização dessas avaliações.

(42) Em 2024, está prevista a revisão dos progressos alcançados ao abrigo [do Regulamento Partilha de Esforços e da Diretiva Regime de Comércio de Licenças de Emissão]. É, por conseguinte, conveniente avaliar a eficácia do presente regulamento nesse mesmo ano, a fim de permitir uma avaliação coordenada e coerente das medidas executadas ao abrigo destes instrumentos.

(43) Os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 devem ser revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.

↓ 333/2014 Considerando 15 (adaptado)

(44) A fim de garantir condições uniformes para de aplicação do ⌦ presente ⌫ r~~R~~egulamento ~~(CE) n.º 443/2009~~, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão. ~~As referidas competências deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[40].~~

37 ~~JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

38 Grupo de Alto Nível de Conselheiros Científicos, parecer científico 1/2016 *«Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing»*

39 Recomendação do Parlamento Europeu ao Conselho e à Comissão, de 4 de abril de 2017, na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel [2016/2908 (RSP)].

40 ~~Regulamento (UE) 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).~~

⇩ texto renovado

(45) As competências de execução relacionadas com o artigo 6.º, n.º 8, o artigo 7.º, n.os 7 e 8, o artigo 8.º, n.º 3, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 12.º, n.º 3, e o artigo 14.º, n.º 3, devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[41].

🡻 443/2009 Considerando 32 (adaptado)

~~Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar os requisitos de vigilância e comunicação de dados em função da experiência adquirida na aplicação do presente regulamento, para estabelecer métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias, para aprovar disposições pormenorizadas relativas à derrogação aplicável a determinados fabricantes e para adaptar o anexo I, a fim de ter em conta a evolução do volume de automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade e refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar de medição das emissões específicas de CO_2. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.~~

🡻 333/2014 Considerando 16 (adaptado)
⇨ texto renovado

(46) ⇨ A fim de alterar ou completar elementos não essenciais das disposições do presente regulamento, ⇦ ~~O~~o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do ~~TFUE~~ ⌦ Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ⌫ deverá ser delegado na Comissão ~~para que esta possa~~ ⌦ para ⌫ alterar os ~~A~~anexos II ⌦ e III, ⌫ ~~do Regulamento (CE) n.º 443/2009~~ no que respeita às exigências de dados e aos parâmetros de dados,; ~~completar~~ ⌦ que completam ⌫ as regras relativas à interpretação dos critérios de elegibilidade para derrogações dos objetivos de emissões específicas sobre o conteúdo dos pedidos de derrogação e sobre o conteúdo e avaliação dos programas para a redução de emissões específicas de CO_2,; adaptar os valores de M_0 ⇨ e TM_0 ⇦ referidos no ~~Anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009~~ ⌦ artigo 13.º ⌫ ⇨ e o limite de 7 g CO_2/km referido no artigo 11.º e ⇦ ⌦ adaptar as fórmulas do anexo I a que se refere o artigo 14.º, n.º 3 ⌫ ~~à massa média dos automóveis novos de passageiros nos três anos civis anteriores; e adaptar as fórmulas no Anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009~~. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, ⌦ e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar

[41] Regulamento (UE) 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).

Melhor», de 13 de abril de 2016[42] ⌫. ~~Quando preparar e redigir~~ ⌦ Nomeadamente para garantir igualdade de participação na elaboração de ⌫ atos delegados, ~~a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao~~ o Parlamento Europeu e ~~a~~o Conselho ⌦ devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os peritos daquelas instituições ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados ⌫.

↓ 443/2009 Considerando 33 (adaptado)

~~A Decisão n.º 1753/2000/CE deverá ser revogada, por razões de simplificação e de clareza jurídica.~~

↓ 510/2011 Considerando 34 (adaptado)

(47) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos ⌦ automóveis novos de passageiros e dos ⌫ veículos comerciais ligeiros novos, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançado a nível da União, esta 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 atingir aquele objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

↓ 443/2009 (adaptado)

Artigo 1.º

Objeto e objetivos

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros ⌦ e dos veículos comerciais ligeiros novos ⌫, destinados a assegurar o bom funcionamento do mercado interno~~, e a realização do objetivo geral da Comunidade Europeia de 120 g de CO_2/km de emissões médias de CO_2 para o parque de automóveis novos. O presente regulamento fixa as emissões médias de CO_2 dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO_2/km mediante melhorias na tecnologia dos motores de veículos, medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e respetivas medidas de execução, e tecnologias inovadoras.~~

[42] JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~*Artigo 1.º*~~

~~**Objeto e objetivos**~~

~~1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos. O presente regulamento fixa as emissões médias de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos em 175 g de CO_2/km, mediante melhorias na tecnologia dos motores de veículos, medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e respetivas medidas de execução, e tecnologias inovadoras.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 1 (adaptado)

~~O presente regulamento fixa um objetivo de 95 g de CO_2/km de emissões médias para a frota de automóveis novos matriculados na União, a partir de 2020, medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o Anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008 e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras.~~

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 1 (adaptado)
⇨ texto renovado

2. A partir de ⇨ 1 de janeiro de ⇦ 2020, o presente regulamento fixa um objetivo ⇨ para a frota da UE ⇦ de ⌦ 95 g CO_2/km de emissões médias para os automóveis novos de passageiros e ⌫ ⇨ um objetivo para a frota da UE de ⇦ 147 g de CO_2/km de emissões médias de CO_2 para os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União, medidas ⇨ , até 31 de dezembro de 2020, ⇦ de acordo com o Regulamento (CE) n.º ⇨ 692/2008, juntamente com os Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153, e, a partir de 1 de janeiro de 2021, medidas de acordo com o Regulamento (UE) 2017/1151 ⇦ ~~715/2007 e respetivas medidas de execução, e tecnologias inovadoras~~.

↓ 443/2009 (adaptado)
⇨ texto renovado

3. O presente regulamento será ⇨ , até 31 de dezembro de 2024, ⇦ complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO_2/km como parte da abordagem integrada da ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫ ⌦ referida na Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu de 2007[43] ⌫.

[43] Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu, de 7 de fevereiro de 2007, «Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros» ~~{~~[COM(2007) 19 final~~}~~].

⇩ texto renovado

4. A partir de 1 de janeiro de 2025, aplicam-se os seguintes objetivos para a frota da UE:

a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução igual a 15 % da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.1.1;

b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução igual a 15 % da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 6.1.1;

5. A partir de 1 de janeiro de 2030, aplicam-se os seguintes objetivos:

a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução de 30 % da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.1.2;

b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução de 30 %, comparativamente à média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 6.1.2.

🡻 443/2009 (adaptado)

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se ⌦ aos seguintes ⌫ ~~a~~ veículos a motor ~~da~~:

a) Categoria M_1, definida no ~~A~~anexo II da Diretiva 2007/46/CE («automóveis de passageiros») que sejam matriculados na ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫ pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫ («automóveis novos de passageiros»)~~.~~;

~~2. Não são tidas em conta as matrículas anteriores efetuadas fora da Comunidade menos de três meses antes da matrícula na Comunidade.~~

~~3. O presente regulamento não se aplica a veículos para fins especiais na aceção do ponto 5 da parte A do anexo II da Diretiva 2007/46/CE.~~

🡻 333/2014 Art. 1.º, pt. 2 (adaptado)

~~4. Com efeitos desde 1 de janeiro de 2012, o artigo 4.º, o artigo 8.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 9.º e o artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes que, juntamente com todas as suas empresas ligadas, sejam responsáveis por menos de 1 000 automóveis novos de passageiros matriculados na União no ano civil precedente.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~*Artigo 2.º*~~

~~Âmbito de aplicação~~

~~1. O presente regulamento aplica-se a veículos a motor da~~ b) Categoria N_1, definida no ~~A~~anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2610 kg e a veículos da categoria N_1 aos quais seja alargada a homologação de acordo com o ~~n.º 2 do~~ artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 («veículos comerciais ligeiros») que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União («veículos comerciais ligeiros novos»).

2. Não é tida em conta a matrícula anterior efetuada fora da União menos de três meses antes da matrícula na União.

3. O presente regulamento não é aplicável a veículos para fins especiais definidos no ~~ponto 5 da parte A do A~~anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE.

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 2 (adaptado)
⇨ texto renovado

4. O artigo 4.º, o artigo ~~8.º~~7.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo ~~9.º~~8.º e o artigo 9.º~~10.º~~, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes, juntamente com todas as suas empresas ligadas, que sejam responsáveis ⌦ por menos de 1 000 automóveis de passageiros novos ou ⌫ por menos de 1 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil precedente ⇨ , exceto se o fabricante requerer e lhe for atribuída uma derrogação em conformidade com o artigo 10.º ⇦.

↓ 443/2009 (adaptado)

~~*Artigo 3.º*~~

~~Definições~~

~~1. Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:~~

~~a) «Emissões médias específicas de CO_2», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO_2 de todos os automóveis novos de passageiros que o mesmo fabrica;~~

~~b) «Certificado de conformidade», o certificado a que se refere o artigo 18.º da Diretiva 2007/46/CE;~~

~~c) «Fabricante», a pessoa ou o organismo responsável perante a autoridade de homologação por todos os aspetos do processo de homologação CE nos termos da Diretiva 2007/46/CE e pela garantia da conformidade da produção;~~

~~d) «Massa», a massa do automóvel, com a carroçaria em ordem de marcha, indicada no certificado de conformidade e definida no ponto 2.6 do anexo I da Directiva 2007/46/CE;~~

~~e) «Superfície de apoio das rodas», a largura da via multiplicada pela distância entre eixos indicada no certificado de conformidade e definida nos pontos 2.1 e 2.3 do anexo I da Directiva 2007/46/CE;~~

~~g) «Objetivo de emissões específicas», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO_2 permitida pelo anexo I relativamente a cada automóvel novo de passageiros que o mesmo fabrica ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º, o objetivo de emissões específicas fixado de acordo com essa derrogação.~~

~~2. Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por «grupo de fabricantes ligados» um fabricante e as empresas a ele ligadas. No que diz respeito aos fabricantes, entende-se por «empresas ligadas»:~~

~~a) As empresas nas quais o fabricante detém, direta ou indiretamente:~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 3 (adaptado)

~~– o poder de exercer mais de metade dos direitos de voto, ou~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~– o poder de designar mais de metade dos membros dos órgãos de fiscalização ou de administração ou dos órgãos que representam legalmente a empresa, ou~~

~~– o direito de gerir os negócios da empresa;~~

~~b) As empresas que direta ou indiretamente detenham, relativamente ao fabricante, os direitos ou poderes enumerados na alínea a);~~

~~c) As empresas nas quais uma empresa na aceção da alínea b) detenha, direta ou indiretamente, os direitos ou poderes enumerados na alínea a);~~

~~d) As empresas nas quais o fabricante e uma ou mais empresas na aceção das alíneas a), b) ou c) detenham conjuntamente os direitos ou poderes enumerados na alínea a) ou nas quais duas ou mais destas últimas detenham conjuntamente os mesmos direitos ou poderes;~~

~~e) Empresas em que os direitos ou poderes enumerados na alínea a) sejam detidos conjuntamente pelo fabricante ou por uma ou mais das suas empresas ligadas na aceção das alíneas a) a d) e por um ou mais terceiros.~~

↓ 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo 3.º

Definições

1. Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

a) «Emissões médias específicas de CO_2», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO_2 de todos os ⌦ automóveis novos de passageiros ou todos os ⌫ veículos comerciais ligeiros que o mesmo fabrica;

b) «Certificado de conformidade», o certificado a que se refere o artigo 18.º da Diretiva 2007/46/CE;

c) «Veículo completado», um veículo ⌦ comercial ligeiro ⌫ em que a homologação é concedida após a conclusão de um processo de homologação em várias fases, de acordo com a Diretiva 2007/46/CE;

d) «Veículo completo», o veículo ⌦ comercial ligeiro ⌫ que não necessite de ser completado para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis da Diretiva 2007/46/CE;

e) «Veículo de base», o veículo ⌦ comercial ligeiro ⌫ utilizado na fase inicial de um procedimento de homologação em várias fases;

f) «Fabricante», a pessoa ou o organismo responsável perante a autoridade de homologação por todos os aspetos do processo de homologação CE de acordo com a Diretiva 2007/46/CE e pela garantia da conformidade da produção;

g) «Massa ⇨ em ordem de marcha ⇦ », a massa do ~~veículo~~ ⌦ automóvel de passageiros ou veículo comercial ligeiro ⌫, com a carroçaria em ordem de marcha, indicada no certificado de conformidade e definida no ~~ponto 2.6 do~~ ~~A~~anexo I, ponto 2.6, da Diretiva 2007/46/CE;

~~h) «Emissões específicas de CO_2», as emissões de um veículo comercial ligeiro medidas de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e especificadas como as emissões mássicas de CO_2 (combinadas) no certificado de conformidade do veículo completo ou completado;~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~f)~~h) «Emissões específicas de CO_2», as emissões de CO_2 de um automóvel de passageiros ⌦ ou veículo comercial ligeiro ⌫ medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ⌦ e dos seus regulamentos de execução ⌫ e identificadas como emissões mássicas de CO_2 (combinadas) no certificado de conformidade ⌦ do veículo ⌫. Para os automóveis de passageiros ⇨ ou veículos comerciais ligeiros ⇦ não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, «emissões específicas de CO_2» são as

emissões de CO_2 medidas pelo processo de medição estabelecido para os automóveis de passageiros no Regulamento (CE) n.º 692/2008 ⇨ , até 31 de dezembro de 2020, e, a partir de 1 de janeiro de 2021, no Regulamento (UE) 2017/1151 ⇦ , ou segundo processos aprovados pela Comissão para o cálculo das emissões de CO_2 desses ~~automóveis de passageiros~~ ⌦ veículos ⌫;

↓ 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~i)~~i) «Superfície de apoio das rodas», a largura média da via multiplicada pela distância entre eixos indicada no certificado de conformidade e definida no~~s~~ ~~pontos 2.1 e 2.3 do~~ ~~A~~anexo I, pontos 2.1 e 2.3, da Diretiva 2007/46/CE;

~~i)~~j) «Objetivo de emissões específicas», em relação a um fabricante, ~~a média das emissões específicas indicativas de CO_2~~ ⇨ o objetivo anual ⇦ determinad~~a~~o de acordo com o ~~A~~anexo I ~~relativamente a cada veículo comercial ligeiro novo de que é fabricante~~ ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo ~~11.º~~10.º, o objetivo de emissões específicas fixado de acordo com essa derrogação;

⇩ texto renovado

k) «Objetivo para a frota da UE», as emissões médias de CO_2 de todos os automóveis novos de passageiros ou de todos os veículos comerciais ligeiros novos a alcançar num determinado período;

l) «Massa de ensaio», a massa de ensaio de um automóvel de passageiros ou de um veículo comercial ligeiro indicada no certificado de conformidade e definida no anexo XXI, ponto 3.2.25, do Regulamento (UE) 2017/1151;

m) «Veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um automóvel de passageiros ou um veículo comercial ligeiro com emissões, medidas no tubo de escape, entre zero e 50 g de CO_2/km, determinadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151.

↓ 510/2011

~~(k)~~ n) «Carga útil», a diferença entre a massa máxima em carga tecnicamente admissível nos termos do ~~A~~anexo II da Diretiva 2007/46/CE e a massa do veículo.

2. Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por «grupo de fabricantes ligados» um fabricante e as empresas a ele ligadas. No que diz respeito aos fabricantes, entende-se por «empresas ligadas»:

a) As empresas nas quais o fabricante detenha, direta ou indiretamente:

i) o poder de exercer mais de metade dos direitos de voto, ou

ii) o poder de designar mais de metade dos membros dos órgãos de fiscalização ou de administração ou dos órgãos que representam legalmente a empresa, ou

iii) o direito de gerir os negócios da empresa;

b) As empresas que direta ou indiretamente detenham, relativamente ao fabricante, os direitos ou poderes enumerados na alínea a);

c) As empresas nas quais uma das empresas referidas na alínea b) detenha, direta ou indiretamente, os direitos ou poderes enumerados na alínea a);

d) As empresas nas quais o fabricante e uma ou mais empresas referidas nas alíneas a), b) ou c) ou nas quais duas ou mais destas empresas detenham conjuntamente os direitos ou poderes enumerados na alínea a);

e) Empresas em que os direitos ou poderes enumerados na alínea a) sejam detidos conjuntamente pelo fabricante ou por uma ou mais das suas empresas ligadas referidas nas alíneas a) a d) e por um ou mais terceiros.

Artigo 4.º

Objetivos de emissões específicas

⇩ texto renovado

1. O fabricante deve assegurar que as suas emissões médias específicas de CO_2 não ultrapassam os seguintes objetivos de emissões específicas:

a) No ano civil de 2020, o objetivo de emissões específicas determinado de acordo com o anexo I, parte A, pontos 1 e 2, no caso dos automóveis de passageiros, ou com o anexo I, parte B, pontos 1 e 2, no caso dos veículos comerciais ligeiros, ou, quando o fabricante beneficia de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação;

🡻 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

b) ~~No ano civil que tem início em 1 de janeiro de 2014 e~~ eEm cada ano civil~~, s, subsequente~~ ⇨ de 2021 até 2024 ⇦ , ~~cada fabricante de veículos comerciais ligeiros deve assegurar que as suas emissões médias específicas de CO_2 não ultrapassem o seu~~ o objetivo de emissões específicas determinado de acordo com o ~~A~~anexo I, partes A ou B, pontos 3 e 4, ⌦ consoante o caso ⌫ , ou, caso seja concedida ao fabricante uma derrogação nos termos do artigo ~~11.º~~10.º, de acordo com essa derrogação e com o anexo I, partes A ou B, ponto 5.

⇩ texto renovado

c) Em cada ano civil a partir de 2025, os objetivos de emissões específicas determinados de acordo com o anexo I, partes A ou B, ponto 6.3.

↓ 510/2011 (adaptado)

⌦ 2. Relativamente aos veículos comerciais ligeiros, ⌫ ~~C~~caso não disponha dos dados sobre as emissões específicas do veículo completado, o fabricante do veículo de base deve utilizar as emissões específicas do veículo de base para determinar as suas emissões médias específicas de CO_2.

~~Para a determinação das emissões médias específicas de CO_2 de cada fabricante, devem ser consideradas as seguintes percentagens de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante matriculados no correspondente ano:~~

– ~~70 % em 2014,~~

– ~~75 % em 2015,~~

– ~~80 % em 2016,~~

– ~~100 % s partir de 2017.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~*Artigo 4.º*~~

~~Objetivos de emissões específicas~~

~~No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deve assegurar que as respetivas emissões específicas médias de CO_2 não ultrapassem o seu objetivo de emissões específicas determinado nos termos do anexo I ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º, nos termos dessa derrogação.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 4 (adaptado)

3. Para efeitos da determinação das emissões específicas de CO_2 de cada fabricante, devem ser tidas em conta as seguintes percentagens de automóveis novos de passageiros de cada fabricante matriculados no ano pertinente:

– ~~65 % em 2012,~~

– ~~75 % em 2013,~~

– ~~80 % in 2014,~~

– ~~100 % de 2015 a 2019,~~

– 95 % em 2020,

– 100 % ~~até ao final de 2020 e daí~~ ⌦ de 2021 ⌫ em diante.

~~↓ 443/2009 (adaptado)~~

~~*Artigo 5.º*~~

~~**Supercréditos**~~

~~Para o cálculo das emissões médias específicas de CO_2, cada automóvel novo de passageiros com emissões específicas de CO_2 inferiores a 50 g CO_2/km equivale a:~~

~~– 3,5 automóveis em 2012,~~

~~– 3,5 automóveis em 2013,~~

~~– 2,5 automóveis em 2014,~~

~~– 1,5 automóveis em 2015,~~

~~– 1 automóvel a partir de 2016.~~

~~↓ 510/2011 (adaptado)~~

~~*Artigo 5.º*~~

~~Supercréditos~~

~~No cálculo das emissões médias específicas de CO_2, cada veículo comercial ligeiro novo com emissões específicas de CO_2 inferiores a 50 g de CO_2/km deve ser contabilizado como:~~

~~– 3,5 veículos comerciais ligeiros em 2014,~~

~~– 3,5 veículos comerciais ligeiros em 2015,~~

~~– 2,5 veículos comerciais ligeiros em 2016,~~

~~– 1,5 veículos comerciais ligeiros em 2017,~~

~~– 1 veículo comercial ligeiro a partir de 2018.~~

~~Durante o período de duração do regime de supercréditos, o número máximo de veículos comerciais ligeiros novos, com emissões específicas de CO_2 inferiores a 50 g de CO_2/km, a ter em conta na aplicação de multiplicadores fixados no primeiro parágrafo não pode ultrapassar 25 000 veículos comerciais ligeiros por fabricante.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 5
⇨ texto renovado

Artigo 5.º~~-A~~

Supercréditos para o objetivo de 95 g de CO_2/km

Para o cálculo das emissões médias específicas de CO_2, cada automóvel novo de passageiros com emissões específicas de CO_2 inferiores a 50 g CO_2/km equivale a:

– 2 automóveis de passageiros em 2020,

– 1,67 automóveis de passageiros em 2021,

– 1,33 automóveis de passageiros em 2022,

– 1 automóvel de passageiros em 2023,

para o ano em que é matriculado no período de 2020 a 2022, sujeito a um limite máximo de 7,5 g de CO_2/km nesse período para cada fabricante ⇨ e sujeito ao artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153 ⇦ .

↓ 443/2009 (adaptado)

~~*Artigo 6.º*~~

~~Objetivos de emissões específicos para os veículos a combustíveis alternativos~~

~~Para efeitos de determinação da conformidade dos fabricantes com os respetivos objetivos de emissões específicas referidos no artigo 4.º, as emissões específicas de CO_2 de cada veículo concebido para poder funcionar com uma mistura de gasolina e etanol a 85 % («E85») que respeite a legislação comunitária aplicável ou as normas técnicas europeias devem ser reduzidas em 5 % até 31 de Dezembro de 2015, atendendo ao maior potencial tecnológico e capacidade de redução de emissões do funcionamento com biocombustíveis. Esta redução apenas se aplica se pelo menos 30 % das estações de serviço do Estado-Membro em que o veículo está matriculado fornecerem este tipo de combustível alternativo cumprindo os critérios de sustentabilidade para os biocombustíveis previstos na legislação comunitária aplicável.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~*Artigo 6.º*~~

~~Objetivo de emissões específicas para os veículos comerciais ligeiros movidos a combustíveis alternativos~~

~~Para efeitos de determinação do cumprimento, por um fabricante, dos respetivos objetivos de emissões específicos referidos no artigo 4.º, devem ser reduzidas em 5 % até 31 de Dezembro de 2015 as emissões específicas de CO_2 de cada veículo comercial ligeiro concebido para poder funcionar com uma mistura de gasolina e bioetanol a 85 % («E85»), e que respeite a legislação da União ou as normas técnicas europeias aplicáveis, atendendo ao maior potencial tecnológico e à capacidade de redução de emissões quando em funcionamento com biocombustíveis. Esta redução apenas se aplica se, pelo menos, 30 % das estações de serviço do Estado-Membro em que o veículo está matriculado fornecerem este tipo de combustível alternativo, cumprindo os critérios de sustentabilidade para os biocombustíveis previstos na legislação da União aplicável.~~

Artigo ~~7.º~~6.º

Agrupamentos

1. Os fabricantes ~~de veículos comerciais ligeiros novos~~, com exceção dos fabricantes aos quais foi concedida uma derrogação ao abrigo do artigo ~~11.º~~10.º, podem formar

um agrupamento com vista ao cumprimento das suas obrigações previstas no artigo 4.º.

2. Os acordos para a formação de agrupamentos podem durar um ou mais anos civis, desde que a sua duração total não ultrapasse cinco anos civis, e devem ser celebrados antes de 31 de dezembro do primeiro ano civil em que as emissões devam ser agrupadas ou nessa data. Os fabricantes que criem um agrupamento devem enviar à Comissão as seguintes informações:

a) Fabricantes que serão membros do agrupamento;

b) Fabricante designado gestor do agrupamento, o qual será o ponto de contacto do agrupamento e o responsável pelo pagamento de eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento ao abrigo do artigo ~~9.º~~8.º;

c) Prova de que o gestor do agrupamento está em condições de cumprir as obrigações previstas na alínea b)~~.~~;

⇩ texto renovado

d) A categoria de veículos matriculados como M1 ou N1 à qual o agrupamento é aplicável.

🡻 510/2011 (adaptado)

3. A Comissão notifica os fabricantes caso o gestor do agrupamento designado não cumpra o dever de pagar eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento por força do artigo ~~9.º~~8.º.

4. Os fabricantes membros de um agrupamento devem informar conjuntamente a Comissão de qualquer alteração do gestor do agrupamento ou da respetiva situação financeira, na medida em que tal possa afetar a sua capacidade para cumprir o dever de pagar eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento por força do artigo ~~9.º~~8.º, de quaisquer alterações quanto à composição do agrupamento e da dissolução do agrupamento.

5. Os fabricantes podem celebrar acordos de agrupamento desde que esses acordos cumpram o disposto nos artigos 101.º e 102.º do TFUE e permitam a participação aberta, transparente e não discriminatória, em termos comercialmente razoáveis, de qualquer fabricante que solicite associar-se. Sem prejuízo da aplicabilidade geral das regras de concorrência da União a esses agrupamentos, todos os membros de um agrupamento devem, em especial, assegurar que não ocorram partilhas de dados ou trocas de informações no âmbito do seu acordo de agrupamento, com exceção das informações relativas:

a) Às emissões médias específicas de CO_2;

b) Ao objetivo de emissões específicas;

c) Ao número total de veículos matriculados.

6. O n.º 5 não é aplicável caso todos os fabricantes membros do agrupamento sejam parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.

7. Exceto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento, em relação ao qual seja transmitida informação à Comissão, são considerados um único fabricante para efeitos do cumprimento das suas obrigações previstas no artigo 4.º. A informação relativa à vigilância e comunicação em relação a fabricantes individuais e quaisquer agrupamentos será registada, comunicada e disponibilizada no registo central a que se refere o ~~n.º 4 do artigo 8.º~~artigo 7.º, n.º 4.

⇩ texto renovado

8. A Comissão pode especificar em pormenor as condições aplicáveis a um acordo de agrupamento estabelecido nos termos do n.º 5 por meio de atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

🡻 443/2009 (adaptado)

~~*Artigo 7.º*~~

~~**Agrupamentos**~~

~~1. Os fabricantes que não beneficiem de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º podem agrupar-se tendo em vista o cumprimento das obrigações previstas no artigo 4.º~~

~~2. Os acordos para a formação de agrupamentos podem durar um ou mais anos civis, desde que a sua duração total não ultrapasse cinco anos civis, devendo ser celebrados ou entrar em vigor antes de 31 de Dezembro do primeiro ano civil em que as emissões devam ser agrupadas. Os fabricantes que criem um agrupamento devem enviar à Comissão as seguintes informações:~~

~~a) Identificação dos fabricantes que serão membros do agrupamento;~~

~~b) Identificação do fabricante designado gestor do agrupamento, o qual será o ponto de contacto do agrupamento e o responsável pelo pagamento de eventuais prémios sobre emissões excedentárias aplicados ao agrupamento ao abrigo do artigo 9.º; e~~

~~c) Prova de que o gestor do agrupamento está em condições de cumprir as obrigações previstas na alínea b).~~

~~3. A Comissão notifica os fabricantes caso o gestor do agrupamento designado não cumpra o dever de pagar eventuais prémios sobre emissões excedentárias aplicados ao agrupamento ao abrigo do artigo 9.º.~~

~~4. Os fabricantes membros de um agrupamento devem informar conjuntamente a Comissão de qualquer alteração do gestor ou da respetiva situação financeira, na medida em que tal possa afetar a sua capacidade para cumprir o dever de pagar eventuais prémios sobre emissões excedentárias aplicados ao agrupamento ao abrigo do artigo 9.º, de quaisquer alterações quanto aos membros do agrupamento e da dissolução do agrupamento.~~

~~5. Os fabricantes podem celebrar acordos de agrupamento desde que esses acordos cumpram o disposto nos artigos 81.º e 82.º do Tratado e permitam a participação aberta, transparente e não discriminatória, em termos comercialmente razoáveis, de qualquer~~

~~fabricante que solicite associar-se. Sem prejuízo da aplicabilidade geral das regras comunitárias de concorrência a esses agrupamentos, todos os membros de um agrupamento devem, em especial, assegurar que não ocorram partilhas de dados ou trocas de informações no âmbito do seu acordo de agrupamento, com exceção das seguintes informações:~~

~~a) Emissões médias específicas de CO_2;~~

~~b) Objetivo de emissões específicas;~~

~~c) Número total de veículos matriculados.~~

~~6. O n.º 5 não é aplicável quando todos os fabricantes membros do agrupamento são parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.~~

~~7. Exceto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento comunicado à Comissão são considerados um único fabricante para efeitos do cumprimento das obrigações previstas no artigo 4.º. A informação relativa à vigilância e comunicação de emissões de fabricantes e agrupamentos é registada, comunicada e inscrita no registo central a que se refere o n.º 4 do artigo 8.º~~

Artigo ~~8.º~~7.º

Vigilância e comunicação das emissões médias

1. ~~No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2010 e~~ ~~e~~Em cada ano civil ~~subsequente~~, cada Estado-Membro regista informações relativas a cada automóvel novo de passageiros ⌦ e cada veículo comercial ligeiro novo ⌫ matriculado no seu território de acordo com o estabelecido n~~a parte A~~os ~~A~~anexos II ⌦ e III ⌫ , parte A. Essas informações são colocadas à disposição dos fabricantes e dos importadores ou representantes designados pelos fabricantes em cada Estado-Membro. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para garantir que os órgãos que prestam informações funcionem de forma transparente. Cada Estado-Membro assegura que as emissões específicas de CO_2 dos automóveis de passageiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 sejam medidas e registadas no certificado de conformidade.

2. Até 28 de fevereiro de cada ano, ~~a partir de 2011,~~ cada Estado-Membro determina e comunica à Comissão as informações enumeradas ~~na parte B~~nos ~~A~~anexos II ⌦ e III, ⌫ parte A, relativamente ao ano civil precedente. Os dados são comunicados nos formatos constantes ~~da parte C~~ do ~~A~~anexo II, parte ~~C~~B, ⌦ e do anexo III, parte C ⌫.

3. A pedido da Comissão, os Estados-Membros comunicam igualmente a totalidade dos dados recolhidos nos termos do n.º 1.

4. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados pelos Estados-Membros ao abrigo do presente artigo e, até 30 de junho de cada ano ~~a partir de 2011,~~ calcula provisoriamente, em relação a cada fabricante:

   a) As emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior;

   b) O objetivo de emissões específicas no ano civil anterior; ~~e~~

   c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano.

A Comissão notifica cada fabricante do cálculo provisório que se lhe aplica. A notificação inclui dados, por Estado-Membro, sobre o número de automóveis novos de passageiros ⌦ e de veículos comerciais ligeiros novos ⌫ matriculados e as suas emissões específicas de CO_2.

O registo é colocado à disposição do público.

5. Os fabricantes podem, no prazo de três meses a contar da notificação do cálculo provisório a que se refere o n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

A Comissão examina as notificações dos fabricantes e, até 31 de outubro, confirma ou altera os cálculos provisórios a que se refere o n.º 4.

~~6. Caso, com base nos cálculos efetuados nos termos do n.º 5 em relação aos anos civis de 2010 ou 2011, considerar que as emissões específicas médias de CO_2 de um fabricante verificadas nesse ano excederam o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano, a Comissão notifica o fabricante.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~7~~6. Os Estados-Membros designam uma autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância prevista no presente regulamento e informam a Comissão da autoridade competente designada ~~até 8 de Dezembro de 2009~~. ~~A Comissão informa seguidamente da designação o Parlamento Europeu e o Conselho~~.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~8. Em cada Estado-Membro, a autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância prevista no presente regulamento é a designada nos termos do n.º 7 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009.~~

⇩ texto renovado

As autoridades competentes devem garantir a exatidão e exaustividade dos dados transmitidos à Comissão e devem designar uma pessoa de contacto, que deve estar disponível para responder rapidamente aos pedidos da Comissão para corrigir os erros e omissões nos conjuntos de dados transmitidos.

↓ 443/2009 (adaptado)

~~8. Relativamente a cada ano civil em que o artigo 6.º se aplicar, os Estados-Membros informam a Comissão sobre a percentagem de estações de serviço e os critérios de sustentabilidade relativos ao E85 a que se refere aquele artigo.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 6 (adaptado)

~~9.~~ 7. A Comissão adota, através de atos de execução, regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de vigilância e comunicação de dados ao abrigo ~~do presente artigo~~ ⌦ dos n.os 1 a 7 ⌫ e à aplicação do ~~A~~anexo II. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o ~~artigo 14.º, n.º 2~~artigo 15.º, n.º 2.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo ~~14.º-A~~16.º a fim de alterar o ~~A~~anexo II ⌦ e o anexo III ⌫ no que respeita aos requisitos de dados e parâmetros de dados.

⇩ texto renovado

8. As autoridades homologadoras devem comunicar sem demora à Comissão os desvios detetados nas emissões de CO_2 dos veículos em serviço em relação aos valores indicados nos certificados de conformidade, em resultado das verificações efetuadas de acordo com o procedimento referido no [artigo 11.º-A] do Regulamento (CE) 715/2007.

A Comissão deve ter esses desvios em conta no cálculo das emissões médias específicas de fabricantes.

A Comissão pode adotar regras detalhadas sobre os procedimentos de comunicação de tais desvios e sobre a tomada em consideração dos mesmos no cálculo das emissões médias específicas. Esses procedimentos devem ser adotados através de atos de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~*Artigo 8.º*~~

~~**Vigilância e comunicação das emissões médias**~~

~~1. No que respeita ao ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e a cada ano civil subsequente, cada Estado-Membro regista as informações relativas a cada veículo comercial ligeiro novo matriculado no seu território de acordo com a parte A do Anexo II. Estas informações são disponibilizadas aos fabricantes e aos seus importadores ou representantes designados em cada Estado-Membro. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para garantir que os órgãos que prestam informações funcionem de forma transparente.~~

~~2. Até 28 de Fevereiro de cada ano, a partir de 2013, cada Estado-Membro determina e comunica à Comissão as informações enumeradas na parte B do Anexo II relativamente ao ano civil precedente. Os dados são comunicados de acordo com o formato indicado na parte C do Anexo II.~~

~~3. A pedido da Comissão, os Estados-Membros comunicam igualmente a totalidade dos dados recolhidos, de acordo com o n.º 1.~~

~~4. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados pelos Estados-Membros por força do presente artigo e este registo é colocado à disposição do público. Até 30 de junho de 2013 e em cada ano subsequente, a Comissão calcula a título provisório, em relação a cada fabricante:~~

~~a) As emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior;~~

~~b) O objetivo de emissões específicas no ano civil anterior;~~

~~c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano.~~

~~A Comissão notifica cada fabricante do seu cálculo provisório relativamente a esse fabricante. A notificação deve incluir dados, por Estado-Membro, sobre o número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados e as suas emissões específicas de CO_2.~~

~~5. Os fabricantes podem, no prazo de três meses a contar da notificação do cálculo provisório a que se refere o n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.~~

~~6. A Comissão examina as notificações dos fabricantes e, até 31 de Outubro, confirma ou altera os cálculos provisórios a que se refere o n.º 4.~~

~~7. Em relação aos anos civis de 2012 e 2013, e com base nos cálculos efetuados por força do n.º 5, a Comissão notifica o fabricante se considerar que as suas emissões médias específicas de CO_2 excedem o seu objetivo de emissões específicas.~~

~~8. Em cada Estado-Membro, a autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância prevista no presente regulamento é a designada nos termos do n.º 7 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009.~~

~~9. A Comissão adota regras pormenorizadas relativas à vigilância e comunicação de dados ao abrigo do presente artigo e à aplicação do Anexo II. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º.~~

~~Para ter em conta a experiência adquirida na aplicação do presente regulamento, a Comissão pode alterar o Anexo II através de atos delegados, nos termos do artigos 15.º e nas condições previstas nos artigos 16.º e 17.º.~~

~~10~~9. Os Estados-Membros devem também recolher e comunicar dados, nos termos do presente artigo sobre a matrícula de veículos das categorias M_2 e N_2, definidas no ~~A~~anexo II da Diretiva 2007/46/CE, cuja massa de referência não exceda 2 610 kg e de veículos aos quais seja alargada a homologação nos termos do ~~n.º 2 do~~ artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

~~↓~~ 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ~~9.º~~8.º

Taxa sobre as emissões excedentárias

1. No que respeita ~~ao período entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2014 e~~ a cada ano civil ~~subsequente~~, a Comissão deve impor uma taxa sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou, se for caso disso, ao gestor do agrupamento, caso as

suas emissões médias específicas de CO_2 sejam superiores ao seu objetivo de emissões específicas.

2. A taxa sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1 deve ser calculada com base nas seguintes fórmulas:

~~a) De 2014 a 2018:~~

~~i) para as emissões excedentárias superiores a 3 g de CO_2/km:~~

~~[(Emissões excedentárias – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR] × número de veículos comerciais ligeiros novos,~~

~~ii) para as emissões excedentárias superiores a 2 g de CO_2/km mas não superiores a 3 g de CO_2/km:~~

~~[(Emissões excedentárias – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR] × número de veículos comerciais ligeiros novos,~~

~~iii) para as emissões excedentárias superiores a 1 g de CO_2/km mas não superiores a 2 g de CO_2/km:~~

~~[(Emissões excedentárias – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR] × número de veículos comerciais ligeiros novos,~~

~~iv) para as emissões excedentárias não superiores a 1 g de CO_2/km:~~

~~Emissões excedentárias × 5 EUR × número de veículos comerciais ligeiros novos;~~

~~b) A partir de 2019:~~

(Emissões excedentárias × 95 EUR) × número de veículos ⌦ matriculados pela primeira vez ⌫ ~~comerciais ligeiros novos~~.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por:

– «emissões excedentárias», o número positivo de gramas por quilómetro das emissões médias específicas de CO_2 do fabricante que, tendo em conta as reduções das emissões de CO_2 decorrentes de tecnologias inovadoras aprovadas nos termos do artigo ~~12.º~~11.º, ultrapassa o seu objetivo de emissões específicas no ano civil ou parte do ano civil a que a obrigação decorrente do artigo 4.º é aplicável, arredondado à terceira casa decimal mais próxima, e por

– «número de veículos ~~comerciais ligeiros~~ ~~novos~~ ⌦ matriculados pela primeira vez ⌫ », o número de ⌦ automóveis novos de passageiros ou de ⌫ veículos comerciais ligeiros novos ⇨ , contabilizados separadamente, ⇦ de que é fabricante e que foram matriculados nesse período de acordo com os critérios de introdução progressiva estabelecidos no artigo 4.º, n.º 3.

~~3. A Comissão adota as disposições pormenorizadas relativas à cobrança das taxas sobre as emissões excedentárias previstas no n.º 1 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º.~~

~~4. Os montantes da taxa sobre emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União Europeia.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

Artigo 9.º

Prémio sobre emissões excedentárias

1. A partir de 2012, em cada ano civil em que as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante ultrapassem o seu objetivo de emissões específicas para esse ano, a Comissão aplica um prémio sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou, no caso de um agrupamento, ao gestor do agrupamento.

2. O prémio sobre emissões excedentárias previsto no n.º 1 é calculado com base nas seguintes fórmulas:

a) Entre 2012 e 2018:

i) caso as emissões médias específicas de CO_2 do fabricante ultrapassem o objetivo de emissões específicas em mais de 3 g CO_2/km:

[(Emissões excedentárias — 3 g CO_2/km) × 95 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km] × número de automóveis novos de passageiros,

ii) caso as emissões médias específicas de CO_2 do fabricante ultrapassem o objetivo de emissões específicas em mais de 2 g CO_2/km, mas em não mais de 3 g CO_2/km:

[(Emissões excedentárias — 2 g CO_2/km) × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km] × número de automóveis novos de passageiros,

iii) caso as emissões médias específicas de CO_2 do fabricante ultrapassem o objetivo de emissões específicas em mais de 1 g CO_2/km, mas em não mais de 2 g CO_2/km:

[(Emissões excedentárias — 1 g CO_2/km) × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km] × número de automóveis novos de passageiros,

iv) caso as emissões médias específicas de CO_2 do fabricante ultrapassem o objetivo de emissões específicas em não mais de 1 g CO_2/km:

(Emissões excedentárias × 5 EUR/g CO_2/km) × número de automóveis novos de passageiros;

b) A partir de 2019:

(Emissões excedentárias × 95 EUR/g CO_2/km) × número de automóveis novos de passageiros.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por «emissões excedentárias», determinadas nos termos do artigo 4.º, o número positivo de gramas por quilómetro das emissões médias específicas do fabricante que — tendo em conta as reduções das emissões de CO_2 decorrentes de tecnologias inovadoras aprovadas — ultrapassa o seu objetivo de emissões específicas no ano civil em causa, arredondado à terceira casa decimal mais próxima; e por «número de automóveis novos de passageiros», o número de automóveis novos de passageiros pelo mesmo fabricados e matriculados nesse ano de acordo com os critérios de introdução progressiva.

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 7

3. A Comissão determina, através de atos de execução, os meios para cobrar taxas sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ~~14.º~~15.º, n.º 2.

↓ 443/2009 (adaptado)

4. Os montantes do prémio sobre emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União ~~Europeia~~.

~~*Artigo 10.º*~~

~~**Publicação do desempenho dos fabricantes**~~

~~1. Até 31 de Outubro de cada ano civil, a partir de 2011, a Comissão publica uma lista indicando, relativamente a cada fabricante:~~

~~a) O seu objetivo de emissões específicas para o ano civil anterior;~~

~~b) As suas emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior;~~

~~c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano.~~

~~d) As emissões médias específicas de CO_2 de todos os automóveis novos de passageiros na Comunidade no ano civil anterior; e~~

~~e) A massa média de todos os automóveis novos de passageiros na Comunidade no ano civil anterior.~~

~~2. A partir de 31 de Outubro de 2013, a lista publicada ao abrigo do n.º 1 indica também se o fabricante cumpriu ou não os requisitos estabelecidos no artigo 4.º no que diz respeito ao ano civil anterior.~~

↓ 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ~~10.º~~9.º

Publicação do desempenho dos fabricantes

1. Até 31 de Outubro ~~de 2013 e 31 de outubro~~ de cada ano ~~subsequente~~, a Comissão deve publicar ⌦ através de atos de execução ⌫ uma lista indicando~~, relativamente a cada fabricante~~:

a) ⌦ Para cada fabricante, ⌫ ~~O~~o seu objetivo de emissões específicas para o ano civil anterior;

b) ⌦ Para cada fabricante, ⌫ ~~A~~as suas emissões médias específicas de CO_2 no ano civil anterior;

c) A diferença entre as ~~suas~~ emissões médias específicas de CO_2 ⌦ do fabricante ⌫ no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano;

d) As emissões médias específicas de CO_2 de todos os ⌦ automóveis novos de passageiros e de todos os ⌫ veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior;

e) A massa média ⇨ em ordem de marcha ⇦ de todos os ⌦ automóveis novos de passageiros e de todos os ⌫ veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior ⇨ , até 31 de dezembro de 2020 ⇦ ;~~.~~

⇩ texto renovado

f) O valor médio da massa de ensaio de todos os automóveis novos de passageiros e de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior.

🡻 510/2011 (adaptado)

2. ~~A partir de 31 de Outubro de 2015,~~ ~~a~~A lista publicada ao abrigo do n.º 1 deve igualmente indicar se o fabricante cumpriu ou não os requisitos estabelecidos no artigo 4.º no que diz respeito ao ano civil anterior.

⇩ texto renovado

3. No caso da publicação a efetuar até 31 de outubro de 2022, a lista a que se refere o n.º 1 deve indicar o seguinte:

a) Os objetivos para a frota da UE para 2025 e para 2030, referidos no artigo 1.º, n.^{os} 4 e 5, calculados pela Comissão em conformidade com o anexo I, partes A e B, pontos 6.1.1 e 6.1.2;

b) Os valores de a_{2021}, a_{2025} e a_{2030} calculados pela Comissão em conformidade com o anexo I, partes A e B, ponto 6.2.

🡻 510/2011 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ~~11.º~~10.º

Derrogações para determinados fabricantes

1. Pode requerer uma derrogação ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do ~~A~~anexo I o fabricante de menos de ⌦ 10 000 automóveis novos de passageiros ou de menos de ⌫ 22 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União por ano civil e que:

a) Não esteja integrado num grupo de fabricantes ligados; ou

b) Esteja integrado num grupo de fabricantes ligados que seja responsável, no total, pela matrícula na União de menos de ⌦ 10 000 automóveis novos de passageiros ou de menos de ⌫ 22 000 veículos comerciais ligeiros novos por ano civil; ou

c) Esteja integrado num grupo de fabricantes ligados, mas tenha instalações próprias de produção e de conceção.

2. A derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 pode ser concedida por um período máximo ⇨ , renovável, ⇦ de cinco anos civis. O pedido deve ser apresentado à Comissão e incluir:

a) Nome do fabricante e respetiva pessoa de contacto;

b) Prova de que o fabricante é elegível para uma derrogação ao abrigo do n.º 1;

c) Dados sobre os ⌦ automóveis de passageiros ou ⌫veículos comerciais ligeiros que fabrica, incluindo a massa ⇨ de ensaio ⇦ e as emissões específicas de CO_2 desses ⌦ automóveis de passageiros ou ⌫ veículos comerciais ligeiros; e

d) Um objetivo de emissões específicas coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO_2 e que tenha em conta as características do mercado para o tipo de ⌦ automóvel de passageiros ou ⌫ veículo comercial ligeiro fabricado.

3. Caso considere que o fabricante é elegível para uma derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 e que o objetivo de emissões específicas de CO_2 proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO_2, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de veículo comercial ligeiro fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação. ⇨ O requerimento deve ser apresentado até 31 de outubro do primeiro ano a que se aplique a derrogação. ⇦

~~4. O fabricante ao qual seja concedida uma derrogação de acordo com o presente artigo deve notificar imediatamente a Comissão de qualquer alteração que afete ou possa afetar a sua elegibilidade para uma derrogação.~~

~~5. Caso considere, com base numa notificação feita nos termos do n.º 4 ou de outra forma, que um fabricante deixou de ser elegível para a derrogação, a Comissão revoga a derrogação com efeitos a partir de 1 de Janeiro do ano civil seguinte e notifica desse facto o fabricante.~~

~~6. Caso o fabricante não atinja o seu objetivo de emissões específicas, a Comissão impõe-lhe uma taxa sobre emissões excedentárias nos termos do artigo 9.º.~~

~~7. A Comissão adota as regras destinadas a completar os n.ºs 1 a 6 do presente artigo, nomeadamente sobre a interpretação dos critérios de elegibilidade para as derrogações, o teor dos pedidos e o teor e avaliação dos programas de redução das emissões específicas de CO_2, através de atos delegados, nos termos do artigo 15.º e nas condições previstas nos artigos 16.º e 17.º.~~

~~8. Os pedidos de derrogação e as informações que os instruam, as notificações feitas nos termos do n.º 4, as revogações ao abrigo do n.º 5, a imposição de taxas sobre emissões excedentárias por força do n.º 6 e os atos adotados ao abrigo do n.º 7 são facultados ao público sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu~~

~~e do Conselho, de 30 de maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão[44].~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~Artigo 11.º~~

~~Derrogações para determinados fabricantes~~

~~1. Podem requerer derrogações ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I os fabricantes que sejam responsáveis por menos de 10 000 automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil, e:~~

~~a) Não estejam integrados em grupos de fabricantes ligados; ou~~

~~b) Estejam integrados num grupo de fabricantes ligados que seja responsável, no total, pela matrícula na Comunidade de um número de automóveis novos de passageiros inferior a 10 000 unidades por ano civil; ou~~

~~c) Estejam integrados num grupo de fabricantes ligados, mas tenham instalações próprias de produção e de conceção.~~

~~2. As derrogações requeridas ao abrigo do n.º 1 podem ser concedidas por um período máximo de cinco anos civis. Os pedidos devem ser apresentado à Comissão e incluir:~~

~~a) Nome do fabricante e respetiva pessoa de contacto;~~

~~b) Prova de que o fabricante é elegível para uma derrogação ao abrigo do n.º 1;~~

~~c) Dados sobre os automóveis de passageiros fabricados, incluindo a massa e as emissões específicas de CO_2 desses automóveis de passageiros; e~~

~~d) Um objetivo de emissões específicas coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO_2 e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel fabricado.~~

~~3. Caso considere que o fabricante é elegível para uma derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 e que o programa de redução das emissões médias específicas de CO_2 proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO_2, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação.~~

4. Podem requerer derrogações ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do ~~A~~anexo I ⇨, parte A, pontos 1 a 4, ⇦ os fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por 10 000 a 300 000 automóveis novos de passageiros matriculados por ano civil na ~~Comunidade~~ ⌦ União ⌫.

Os pedidos podem ser apresentados pelo fabricante em seu nome ou conjuntamente em seu nome e no de qualquer das suas empresas ligadas. Os pedidos devem ser apresentados à Comissão e incluir:

~~44 JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.~~

a) Todas as informações a que se referem o n.º 2, as alíneas a) e c), ~~do n.º 2,~~ nomeadamente e se for esse o caso informações sobre eventuais empresas ligadas;

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 8, alínea b) (adaptado)

~~b) Se o pedido estiver relacionado com o Anexo I, ponto 1, alíneas a) e b), um objetivo que corresponda a uma redução de 25 % em relação às emissões específicas médias de CO_2 em 2007 ou, caso seja apresentado um pedido único para várias empresas ligadas, uma redução de 25 % em relação à média das emissões específicas médias de CO_2 dessas empresas em 2007.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 8, alínea c)

bc) ~~Se o pedido estiver relacionado com o Anexo I, ponto 1, alínea c),~~ um objetivo que corresponda a uma redução de 45 % em relação às emissões específicas médias de CO_2 em 2007 ou, caso seja apresentado um pedido único para várias empresas ligadas, uma redução de 45 % em relação à média das emissões médias específicas de CO_2 dessas empresas em 2007.

↓ 443/2009

Caso não existam informações sobre as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante para o ano de 2007, a Comissão fixa um objetivo de redução equivalente com base nas melhores tecnologias disponíveis de redução de emissões de CO_2 utilizadas em automóveis de passageiros de massa comparável e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel fabricado. Esse objetivo deve ser utilizado pelo requerente para efeitos da alínea b).

A Comissão concede a derrogação ao fabricante caso se prove estarem preenchidos os critérios de derrogação a que se refere o presente número.

5. Os fabricantes que beneficiem de derrogações ao abrigo do presente artigo devem notificar imediatamente a Comissão de qualquer alteração que afete ou possa afetar a sua elegibilidade para a derrogação.

6. Caso considere, seja com base numa notificação feita nos termos do n.º 5, seja de outra forma, que um fabricante deixou de preencher as condições de elegibilidade para a derrogação, a Comissão revoga a derrogação com efeitos a partir de 1 de janeiro do ano civil seguinte e notifica desse facto o fabricante.

7. Caso o fabricante não atinja o seu objetivo de emissões específicas, a Comissão aplica-lhe um prémio sobre emissões excedentárias nos termos do artigo ~~9º.~~8.º.

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 8, alínea d)

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo ~~14.º-A~~16.º que estabelecem regras destinadas a completar os n.os 1 a 7 do presente artigo, no que respeita à interpretação dos critérios de elegibilidade para as derrogações, ao teor dos pedidos e ao teor e avaliação dos programas de redução das emissões específicas de CO_2.

↓ 443/2009 (adaptado)

9. Os pedidos de derrogação e as informações que os instruam, as notificações feitas nos termos do n.º 5, as revogações ao abrigo do n.º 6, a aplicação de prémios sobre emissões excedentárias ao abrigo do n.º 7 e as medidas aprovadas ao abrigo do n.º 8 são facultados ao público sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, ~~de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão~~[45].

Artigo ~~12.º~~11.º

Ecoinovação

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 9, alínea a)
⇨ texto renovado

1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO_2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras ou da combinação de tecnologias inovadoras («pacotes tecnológicos inovadores»).

   Essas tecnologias só devem ser tomadas em consideração se a metodologia adotada para as avaliar for capaz de produzir resultados verificáveis, repetíveis e comparáveis.

   A contribuição total dessas tecnologias para reduzir as ~~o objetivo de~~ emissões ⇨ médias ⇦ específicas de um fabricante não pode ultrapassar 7 g de CO_2/km.

⇩ texto renovado

A Comissão pode ajustar o limite máximo, com efeitos a partir de 2025, inclusive. Essas adaptações devem ser efetuadas através de atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º.

[45] Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão (JO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

↓ 443/2009 (adaptado)
→1 333/2014 Art. 1.º, pt. 9, alínea b)
⇨ texto renovado

2. →1 A Comissão deve adotar, por meio de atos de execução, as disposições de execução relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras ou pacotes tecnológicos inovadores a que se refere o n.º 1. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ~~14.º~~15.º, n.º 2, do presente regulamento. ← Essas disposições de execução baseiam-se nos critérios a seguir indicados:

a) O fornecedor ou o fabricante deve ser responsável pelas reduções de CO_2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras;

b) As tecnologias inovadoras devem contribuir comprovadamente para a redução de CO_2;

c) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas pela medição das emissões de CO_2 através do ciclo de ensaio normal;

d) ~~ou~~ ⌦ As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas ⌫ por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares correspondentes à redução de 10 g de CO_2/km a que se refere o artigo 1.º, nem ser obrigatórias por força de outras disposições de direito ~~comunitário~~ ⌦ da União ⌫. ⇨ A partir de 1 de janeiro de 2025, este critério não se aplica à melhoria da eficiência de sistemas de ar condicionado. ⇦

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 9, alínea c)

3. Qualquer fornecedor ou fabricante que requeira a aprovação de uma dada medida como tecnologia inovadora ou pacote tecnológico inovador deve apresentar à Comissão uma exposição contendo um relatório de verificação elaborado por uma entidade independente e certificada. No caso de uma possível interação da medida com outra tecnologia inovadora ou pacote tecnológico inovador já aprovados, o relatório deve mencionar essa interação e o relatório de verificação deve avaliar em que medida essa interação altera a redução alcançada por cada medida.

↓ 443/2009

4. A Comissão deve certificar a redução obtida com base nos critérios estabelecidos no n.º 2.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artigo 12.º~~

~~Ecoinovação~~

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 4, alínea a) (adaptado)

~~1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, serão tomadas em consideração as reduções de CO_2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras ou da combinação de tecnologias inovadoras («pacotes tecnológicos inovadores»).~~

~~A contribuição total dessas tecnologias para reduzir o objetivo de emissões específicas de um fabricante não pode ultrapassar 7 g de CO_2/km.~~

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 4, alínea b) (adaptado)

~~2. A Comissão adota, através de atos de execução, as disposições de execução relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras ou pacotes tecnológicos inovadores a que se refere o n.º 1, até 31 de dezembro de 2012. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 14., n.º 2, do presente regulamento. Essas disposições de execução são conformes com o disposto artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 443/2009 e baseadas nos critérios para as tecnologias inovadoras a seguir indicados:~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~a) O fornecedor ou o fabricante deve ser responsável pelas reduções de CO_2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras;~~

~~b) As tecnologias inovadoras devem contribuir comprovadamente para a redução de CO_2;~~

~~c) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas pela medição das emissões de CO_2 através do ciclo de ensaio normal ou por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares conformes com a redução de 10 g de CO_2/km a que se refere o artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009, nem ser obrigatórias por força de outras disposições do direito da União.~~

~~3. Qualquer fornecedor ou fabricante que requeira a aprovação de uma medida como tecnologia inovadora deve apresentar à Comissão uma exposição contendo um relatório de verificação elaborado por uma entidade independente e certificada. Em caso de eventual interação da medida com outra tecnologia inovadora já aprovada, a exposição deve mencionar esse facto e o relatório de verificação deve avaliar em que medida essa interação modifica a redução alcançada por cada medida.~~

~~4. A Comissão deve certificar a redução obtida com base nos critérios estabelecidos no n.º 2.~~

⇩ texto renovado

Artigo 12.º
Emissões reais de CO_2 e consumo real de energia

1. A Comissão deve acompanhar e avaliar a real representatividade dos valores de emissão de CO_2 e de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151. Deve também assegurar que o público é informado do modo como essa representatividade evolui ao longo do tempo.

2. Para esse efeito, a Comissão deve garantir a disponibilização, por parte dos fabricantes ou das autoridades nacionais, consoante o caso, de dados não pessoais sólidos sobre emissões reais de CO_2 e consumo real de energia dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

3. A Comissão pode adotar as medidas referidas no presente artigo por meio de atos de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

🡻 443/2009 (adaptado)

Artigo 13.º

~~Revisão e relatório~~ ⌦ Adaptação de M_0 e TM_0 ⌫

~~1. Em 2010, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com a revisão dos progressos realizados na aplicação da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros.~~

⇩ texto renovado

1. Os números M_0 e TM_0 referidos no anexo I, partes A e B, devem ser adaptados do seguinte modo:

🡻 443/2009 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~2.~~ a) Até 31 de outubro de ~~2014~~ ⌦ 2020, ⌫ ~~e posteriormente de três em três anos, devem ser aprovadas alterações ao anexo I a fim de ajustar~~ o número M_0 ~~a que se refere esse anexo,~~ ⌦ referido no anexo I, parte A, pontos 1 a 5, deve ser adaptado ⌫ à massa média ⇨ em ordem de marcha ⇦ dos automóveis novos de passageiros nos três anos civis anteriores, ⇨ 2017, 2018, e 2019. Esse novo valor de M_0 é aplicável de 1 de janeiro de 2022 até 31 de dezembro de 2024; ⇦

⇩ texto renovado

b) Até 31 de outubro de 2022, o número M_0 referido no anexo I, parte B, pontos 1 a 5, deve ser adaptado à massa média em ordem de marcha dos veículos comerciais ligeiros novos nos três últimos anos civis, 2019, 2020 e 2021. Esse novo valor de M_0 é aplicável em 2024;

c) Até 31 de outubro de 2022, o valor TM_0 indicativo para 2025 deve ser determinado como o valor médio da massa de ensaio dos automóveis novos de passageiros ou dos veículos comerciais ligeiros novos em 2021;

d) Até 31 de outubro de 2024, e subsequentemente de dois em dois anos, os valores TM_0 referidos no anexo I, partes A e B, devem ser adaptados ao valor médio da massa de ensaio dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos nos dois anos civis anteriores, com início em 2022 e 2023. Os novos M_0 são aplicáveis a partir de 1 de janeiro do ano civil seguinte à data da adaptação.

🡻 443/2009

~~Essas medidas produzem efeitos pela primeira vez em 1 de Janeiro de 2016 e posteriormente de três em três anos.~~

🡻 333/2014 Art. 1.º, pt. 10, alínea a) (adaptado)

2. A Comissão adota ~~essas~~as medidas ⌦ a que se refere o n.º 1 ⌫ através de atos delegados, nos termos do artigo 16.º~~14.º-A~~.

🡻 510/2011

Artigo ~~13.º~~14.º

Revisão e relatório

⇩ texto renovado

1. Em 2024, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a eficácia do presente regulamento, se for caso disso acompanhado de uma proposta de alteração do mesmo. Esse relatório analisará, nomeadamente, a real representatividade dos valores de emissão de CO_2 e de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151, a implantação no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões e a

implantação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento comunicada nos termos da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[46].

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 5, alínea a) (adaptado)

~~1. Até 31 de dezembro de 2015, a Comissão reaprecia os objetivos de emissões específicas e as formas de consecução previstas, bem como outros aspetos do presente regulamento, a fim de estabelecer os objetivos de emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos para o período após 2020. Nesse sentido, a avaliação da taxa de redução necessária estará em sintonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União e as implicações para o desenvolvimento de tecnologias com eficácia de custos para a redução das emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação. Esse relatório conterá eventuais propostas adequadas de alteração do presente regulamento, incluindo a possível fixação de um objetivo realista e realizável, com base numa avaliação exaustiva de impacto que tenha em conta a manutenção da competitividade da indústria dos veículos comerciais ligeiros e das indústrias dela dependentes. No desenvolvimento dessas propostas, a Comissão assegurará que são tão neutras quanto possível do ponto de vista da concorrência e que são socialmente equitativas e sustentáveis.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~2. Até 2014, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, se for caso disso, uma proposta relativa à inclusão no presente regulamento de veículos das categorias N_2 e M_2, definidas no Anexo II da Diretiva 2007/46/CE, cuja massa de referência não exceda 2 610 kg e de veículos aos quais seja alargada a homologação nos termos do n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, tendo em vista a consecução do objetivo de longo prazo a partir de 2020.~~

~~3. Até 2014, a Comissão deve publicar, na sequência de uma avaliação do impacto, um relatório sobre a existência de dados sobre a superfície de apoio das rodas e a carga útil, e respetivo uso enquanto parâmetros de utilidade para determinar os objetivos de emissões específicas, e, se for caso disso, apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do Anexo I, de acordo com o processo legislativo ordinário.~~

~~5. Até 31 de outubro de 2016 e posteriormente de três em três anos, a Comissão deve alterar o Anexo I através de atos delegados, nos termos do artigo 15.º e nas condições previstas nos artigos 16.º e 17.º, a fim de ajustar o valor M_0, a que se refere esse anexo, à massa média dos veículos comerciais ligeiros novos nos três anos civis anteriores.~~

~~Essas adaptações produzem efeitos pela primeira vez em 1 de janeiro de 2018 e posteriormente de três em três anos.~~

~~4. Até 31 de dezembro de 2011, a~~ A Comissão deve definir um procedimento destinado a obter valores representativos das emissões de CO_2, da eficiência dos combustíveis e da massa dos veículos completados, assegurando simultaneamente que o fabricante do veículo de base

[46] Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

~~possa aceder atempadamente aos dados relativos à massa e às emissões específicas de CO_2 do veículo completado.~~

~~6. A Comissão deve incluir os veículos comerciais ligeiros na revisão dos procedimentos de medição das emissões de CO_2 nos termos do n.º 3 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009.~~

~~A Comissão deve incluir os veículos comerciais ligeiros na revisão da Diretiva 2007/46/CE, nos termos do n.º 4 do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009.~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇨ texto renovado

~~3~~2. ~~A partir de 2012, a~~A Comissão ⇨ deve ter em conta as avaliações efetuadas em conformidade com o artigo 12.º e pode, quando necessário, ⇦ ~~procede a uma avaliação de impacto destinada a~~ rever~~, até 2014, nos termos do n.º 3 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007~~, os procedimentos de medição das emissões de CO_2 previstos ~~nesse~~ no ~~r~~Regulamento ⌦ (CE) n.º 715/2007 ⌫. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a refletir adequadamente ~~o comportamento real~~ as reais emissões dos automóveis ⌦ e dos veículos comerciais ligeiros ⌫ ⇨ a nível mundial ⇦ ~~em relação às emissões de CO_2 e para incluir as tecnologias inovadoras aprovadas a que se refere o artigo 12.º que possam ser refletidas no ciclo de ensaio~~. ~~A Comissão assegura a revisão periódica desses procedimentos.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~4. Até 2010, a Comissão procede à revisão da Diretiva 2007/46/CE de modo a que cada tipo/variante/versão corresponda a um conjunto único de tecnologias inovadoras.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 10, alínea c) (adaptado)

~~5. Até 31 de dezembro de 2015, a Comissão procede à revisão dos objetivos de emissões específicas e das modalidades e outros aspetos do presente regulamento, incluindo se ainda é necessário um parâmetro de utilidade e se o parâmetro de utilidade mais sustentável é a massa ou a superfície de apoio das rodas, a fim de estabelecer os objetivos de emissão de CO_2 para automóveis novos de passageiros para o período após 2020. Para o efeito, a avaliação da taxa de redução necessária deve estar em sintonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União e as implicações para o desenvolvimento de tecnologias com eficácia de custos para a redução das emissões de CO_2 dos automóveis. A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação. Esse relatório deve incluir eventuais propostas adequadas de alteração do presente regulamento, incluindo a possível fixação de um objetivo realista e realizável, com base numa avaliação exaustiva do impacto que irá ter em conta a manutenção da competitividade da indústria automobilística e das indústrias dela dependentes. Na elaboração dessas propostas, a Comissão deve assegurar que as mesmas são tão neutras quanto possível do ponto de vista da concorrência e que são socialmente equitativas e sustentáveis.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~6. Até 2014, a Comissão publica, na sequência de uma avaliação de impacto, um relatório sobre a existência de dados sobre a superfície de apoio das rodas e respetivo uso enquanto parâmetro de utilidade para determinar os objetivos de emissões específicas e, se for caso disso, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do anexo I.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 10, alínea d) (adaptado)
⇨ texto renovado

~~7~~3. A Comissão, através atos de execução, determina os parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO_2 ~~específicas~~ previstas no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 692/2008 ⇨ e, se aplicável, no Regulamento (UE) 2017/1151 ⇦. Esses atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ~~14.º~~15.º, n.º 2, do presente regulamento.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo ~~14.º-A~~ 16.º , para adaptar as fórmulas constantes do ~~A~~anexo I, utilizando a metodologia adotada nos termos do primeiro parágrafo, assegurando ao mesmo tempo que, no âmbito dos antigos e novos procedimentos de ensaio, os requisitos de redução são de rigor comparável para os fabricantes e veículos de utilidade diferente.

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 5, b)

~~A Comissão, por meio de um ato de execução, determina os parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões de CO_2 específicas referido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão[47]. Esse ato de execução é adotado de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14., n.º 2, do presente regulamento.~~

~~A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 15.º e sujeita às condições estabelecidas nos artigos 16.º e 17.º para adaptar as fórmulas constantes do Anexo I, utilizando a metodologia adotada nos termos do primeiro parágrafo assegurando ao mesmo tempo que os requisitos de redução sejam de rigor comparável para os fabricantes e veículos de utilidade diferente, no âmbito dos antigos e novos procedimentos de ensaio.~~

[47] ~~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).~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 11 (adaptado) ⇨ texto renovado

Artigo 15.º~~14.º~~

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité ~~das Alterações Climáticas~~ ⌦ da União da Energia, ⌫ criado pelo [artigo ~~9.º~~37.º] ~~da Decisão n.º 280/2004/CE~~ ⌦ [do Regulamento (UE) …] ⌫ do Parlamento Europeu e do Conselho[~~48~~] ⇨ [49] ⇦ . Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[50].

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~*Artigo 14.º*~~

~~**Procedimento de comité**~~

~~1. A Comissão é assistida pelo Comité das Alterações Climáticas criado pelo artigo 9.º da Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Fevereiro de 2004, relativa à criação de um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de gases com efeito de estufa e de implementação do Protocolo de Quioto[51]. Este é entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) 182/2011.~~

~~2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.~~

[48] ~~Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, relativa à criação de um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de gases com efeito de estufa e de implementação do Protocolo de Quioto (JO L 49 de 19.2.2004, p. 1).~~

[49] Regulamento (UE) […/…] do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Governação da União da Energia (JO L …,….).

[50] 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).

[51] ~~JO L 49 de 19.2.2004, p. 1.~~

↓ 253/2014 Art. 1.º, pt. 6 (adaptado)

~~2.º-A. Na falta de parecer do comité, a que se refere o n.º 1, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.~~

↓ 333/2014 Art. 1.º, pt. 12 (adaptado) ⇨ texto renovado

Artigo ~~14.º-A~~16.º

Exercício da delegação

~~1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.~~

~~2~~1. O poder de adotar os atos delegados referidos no artigo ~~8.º, n.º 9~~7.º, n.º 7, segundo parágrafo, no artigo ~~11.º~~10.º, n.º 8, ⇨ no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo ⇦ , no artigo 13.º, n.º 2, ~~terceiro parágrafo,~~ e no artigo ~~13.º, n.º 7~~14.º, n.º 3, segundo parágrafo, é conferido à Comissão por ~~um período de cinco anos a contar de 8 de abril de 2014~~ ⇨ um período indeterminado a contar de [data de entrada em vigor do presente regulamento] ⇦. ~~A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos 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 pelo menos três meses antes do final de cada prazo.~~

~~3~~2. A delegação de poderes referida no artigo ~~8.º, n.º 9~~7.º, n.º 7, segundo parágrafo, no artigo ~~11.º~~10.º, n.º 8, ⇨ no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, ⇦ no artigo 13.º, n.º 2, ~~terceiro parágrafo,~~ e no artigo ~~13.º, n.º 7~~14.º, n.º 3, segundo parágrafo, pode ser revogada ~~a~~em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

~~4~~3. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

~~5~~4. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 7~~8.º, n.º 9~~, segundo parágrafo, do artigo ~~11.º~~10.º, n.º 8, ⇨ do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo ⇦ , do artigo 13.º, n.º 2, ~~terceiro parágrafo,~~ e do artigo 14.º, n.º 3~~13.º, n.º 7~~, segundo parágrafo, só podem entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação deste ato ao Parlamento Europeu ou ao Conselho 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.

↓ 510/2011 (adaptado)

1. O poder de adotar os atos delegados referidos no segundo parágrafo do n.º 9 do artigo 8.º, no n.º 7 do artigo 11.º, no n.º 5 e no quarto parágrafo do n.º 6 do artigo 13.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de 3 de junho de 2011. A Comissão deve elaborar um relatório relativo aos poderes delegados o mais tardar 6 meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é renovada automaticamente por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a revogarem nos termos do artigo 16.º.

2. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

3. O poder de adotar atos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas nos artigos 16.º e 17.º.

Artigo 16.º

Revogação da delegação

1. A delegação de poderes referida no segundo parágrafo do n.º 9 do artigo 8.º, no n.º 7 do artigo 11.º, no n.º 5 e no quarto parágrafo do n.º 6 do artigo 13.º pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se tenciona revogar a delegação de poderes procura informar a outra instituição e a Comissão num prazo razoável antes de tomar uma decisão final, indicando os poderes delegados que poderão ser objeto de revogação, bem como os eventuais motivos da mesma.

3. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos imediatamente ou em data posterior nela fixada. A decisão de revogação não prejudica a validade dos atos delegados já em vigor. É publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 17.º

Objeções aos atos delegados

1. O Parlamento Europeu e o Conselho podem formular objeções a um ato delegado no prazo de dois meses a contar da data de notificação.

Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo é prorrogado por dois meses.

2. Se, no termo do prazo referido no n.º 1, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções ao ato delegado, este é publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e entra em vigor na data nele referida.

O ato delegado pode ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e entrar em vigor antes do termo do referido prazo, se o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não tencionam formular objeções.

3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objeções ao ato delegado no prazo referido no n.º 1, este não entra em vigor. A Instituição que formular objeções ao ato delegado deve justificá-las.

⇩ texto renovado

Artigo 17.º

Alteração do Regulamento (CE) n.º 715/2007

É inserido o seguinte artigo 11.º-A no Regulamento (CE) n.º 715/2007:

«Artigo 11.º-A

Conformidade em circulação das emissões de CO_2 e do consumo de combustível

1. Sob reserva da adoção e entrada em vigor dos procedimentos referidos no n.º 2, as entidades homologadoras devem, com base em amostras adequadas representativas, verificar se os veículos que tenham entrado em serviço e aos quais tenham homologado estão conformes com os valores de emissão de CO_2 e de consumo de combustível registados nos certificados de conformidade.

2. A Comissão deve adotar atos de execução, em conformidade com o artigo 15.º, a fim de estabelecer os procedimentos de verificação da conformidade em circulação dos veículos comerciais ligeiros no que respeita aos valores certificados de emissões de CO_2 e de consumo de combustível.»

🡻 443/2009 (adaptado)

Artigo ~~15.º~~18.º

Revogação

~~A Decisão n.º 1753/2000/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2010.~~

~~No entanto, os artigos 4.º, 9.º e 10.º da referida decisão continuam a ser aplicáveis até à apresentação pela Comissão ao Parlamento Europeu de um relatório sobre os dados de vigilância relativos ao ano civil de 2009.~~

⇩ texto renovado

Os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 são revogados, com efeitos a 1 de janeiro de 2020.

As referências aos regulamentos revogados devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo V.

🡻 443/2009 (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ~~16.º~~19.º

Entrada em vigor

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

⇨ O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020. ⇦

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	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA PARA PROPOSTAS COM INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL EXCLUSIVAMENTE LIMITADA ÀS RECEITAS

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA:

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO2 dos veículos ligeiros (reformulação).

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS:

Capítulo e artigo: Capítulo orçamental 71 — Multas e sanções, rubrica orçamental 7 1 9 1 — Outras multas e sanções não afetadas

Montante inscrito no orçamento para o exercício em questão: p. m. (ver secção 5)

3. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

☐ A proposta não tem incidência financeira

☑ A proposta não tem incidência financeira nas despesas, embora tenha nas receitas. O efeito é o seguinte:

(em milhões de EUR, com uma casa decimal)

Rubrica orçamental	Receita[52]
Capítulo orçamental 71 — Multas e sanções, rubrica orçamental 7 1 9 1 — Outras multas e sanções não afetadas	p.m. (ver secção 5)

4. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Para além da aplicação do Regulamento Financeiro, a fim de prevenir a fraude e as irregularidades, proceder-se-á ao controlo de qualidade e à verificação dos dados apresentados no âmbito do procedimento anual de vigilância e comunicação.

[52] No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos agrícolas, quotizações sobre o açúcar e direitos aduaneiros), os montantes indicados devem ser valores líquidos, isto é, os montantes brutos deduzidos de 20 %, a título de despesas de cobrança.

5. OUTRAS OBSERVAÇÕES

Em conformidade com o artigo 8.º da proposta, a Comissão aplica um prémio sobre emissões excedentárias ao fabricante ou, no caso de um agrupamento, ao gestor do agrupamento, caso as suas emissões médias específicas de CO2 sejam superiores ao seu objetivo de emissões específicas. Este procedimento está em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 443/2009[53] e com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 510/2011[54] atualmente em vigor e que serão fundidos e substituídos pela nova legislação. Os métodos de cobrança dos prémios sobre emissões excedentárias são os estabelecidos na Decisão 2012/100/UE[55] da Comissão e na Decisão 2012/99/UE[56] da Comissão.

Dado que só se registarão receitas se um fabricante ultrapassar o seu objetivo de emissões específicas, não é possível prever se haverá receitas e, se for esse o caso, determinar o seu montante.

53 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127

54 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514

55 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100

56 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099