



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

**Bruxelas, 28 de junho de 2018
(OR. en)**

**2017/0111 (COD)
LEX 1820**

**PE-CONS 20/1/18
REV 1**

**CLIMA 60
ENV 230
TRANS 150
MI 261
CODEC 553**

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVO À
MONITORIZAÇÃO E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES DE CO₂ E DO CONSUMO DE
COMBUSTÍVEL DOS VEÍCULOS PESADOS NOVOS**

REGULAMENTO (UE) 2018/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 28 de junho de 2018

**relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO₂
e do consumo de combustível dos veículos pesados novos**

(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 Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário²,

¹ JO C 81 de 2.3.2018, p. 95.

² Posição do Parlamento Europeu de 12 de junho de 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 21 de junho de 2018.

Considerando o seguinte:

- (1) Nas Conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014, sobre o Quadro de Ação relativo ao Clima e à Energia para 2030, foi aprovada uma meta vinculativa de, pelo menos, 40 % de redução interna das emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia até 2030, em comparação com 1990, tendo esta meta sido confirmada na reunião do Conselho Europeu de 17 e 18 de março de 2016.
- (2) Nas Conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014 previa-se que a meta fosse atingida coletivamente pela União da forma mais eficaz possível em termos de custos, representando as reduções nos setores abrangidos pelo sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União ("CELE") e nos setores não abrangidos por esse regime 43 % e 30 %, respetivamente, até 2030, em comparação com 2005. O Acordo de Paris¹ estabelece, nomeadamente, uma meta a longo prazo, em consonância com o objetivo de manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo de 2° C em relação aos níveis pré-industriais e de prosseguir os esforços para limitar esse aumento a 1,5° C acima dos níveis pré-industriais. É necessário que todos os Estados-Membros participem nesses esforços e que todos os setores da economia, incluindo os transportes, contribuam para a consecução da redução de emissões acordada pelo Conselho Europeu e para o cumprimento dos objetivos a longo prazo do Acordo de Paris.
- (3) A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica de 2016 da Comissão estabelece a ambição de que, 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 estar firmemente a caminho de taxas nulas de emissões.

¹ Acordo de Paris (JO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

- (4) Para atingir esse objetivo, é conveniente considerar uma série de medidas diferentes. Além de fixarem normas de emissão de CO₂ para os veículos pesados, a saber, os camiões e autocarros, essas medidas poderão incluir outras ações que contribuam para melhorar a eficiência e reduzir as emissões de CO₂ dos veículos pesados, tais como a otimização da carga, o agrupamento de veículos, a formação dos motoristas, a utilização de combustíveis alternativos, os regimes de renovação da frota, os pneus de baixa resistência ao rolamento, a redução dos congestionamentos e os investimentos na manutenção das infraestruturas.
- (5) As emissões de gases com efeito de estufa geradas por veículos pesados representam atualmente cerca de um quarto das emissões geradas pelo transporte rodoviário na União e, se não forem tomadas medidas adicionais, as previsões apontam para que aumentem 10 % entre 2010 e 2030 e 17 % entre 2010 e 2050. A fim de contribuir para a necessária redução de emissões no setor dos transportes, há que introduzir medidas que permitam reduzir eficazmente as emissões dos veículos pesados.
- (6) Na sua Comunicação de 2014 intitulada "Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados", a Comissão reconheceu como condição prévia para a introdução de tais medidas um procedimento regulamentado para determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível.

- (7) O Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ define o quadro para o estabelecimento desse procedimento regulamentado. As medições a realizar de acordo com esse procedimento proporcionarão dados de emissões de CO₂ e de consumo de combustível fiáveis e comparáveis para cada veículo pesado, no que respeita a parte significativa da frota de veículos pesados da União. O comprador de um veículo pesado específico e o Estado-Membro de matrícula terão acesso a essas informações, colmatando-se assim em parte o défice de conhecimento.
- (8) As empresas de transportes são, na sua maior parte, pequenas e médias empresas. Além disso, não têm ainda acesso a informações normalizadas que lhes permitam avaliar tecnologias de melhoria da eficiência no consumo de combustível ou comparar modelos de veículos pesados, de modo a tomarem decisões de compra o mais informadas possível, reduzindo assim os seus custos de combustível, que representam mais de um quarto das suas despesas de funcionamento.

¹ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

- (9) As informações relativas ao desempenho de cada veículo pesado em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível deverão ser tornadas públicas, para permitir a todos os operadores de veículos tomar decisões de compra bem informadas e para assegurar um elevado nível de transparência. Todos os fabricantes de veículos pesados poderão comparar o desempenho dos seus veículos pesados com o dos veículos pesados de outras marcas. Tal comparação aumentará os incentivos para a inovação e estimulará o desenvolvimento de veículos pesados mais eficientes em termos energéticos, e, como tal, aumentará a competitividade. As referidas informações também proporcionarão aos decisores políticos a nível da União e dos Estados-Membros uma base sólida para a elaboração de políticas destinadas a promover a disseminação de veículos pesados mais eficientes em termos energéticos.
- (10) A fim de conhecer completamente a configuração da frota de veículos pesados da União, a evolução desta ao longo do tempo e o impacto potencial nas emissões de CO₂, é conveniente que as autoridades competentes dos Estados-Membros monitorizem e comuniquem à Comissão dados relativos à matrícula de todos os veículos pesados novos e de todos os reboques novos, incluindo dados referentes aos grupos motopropulsores e aos elementos de carroçaria pertinentes.
- (11) É, pois, conveniente que os fabricantes de veículos pesados monitorizem e comuniquem à Comissão os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão¹.

¹ Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão, de 12 de dezembro de 2017, que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L 349 de 29.12.2017, p. 1).

- (12) A disponibilidade de dados sobre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível para as diferentes categorias de veículos pesados depende do momento em que as categorias ficarem abrangidas pelo Regulamento (UE) 2017/2400. A fim de proporcionar clareza e segurança jurídica no que se refere às obrigações de monitorização e comunicação dos fabricantes, o presente regulamento deverá fixar os anos de início da monitorização e comunicação para cada categoria de veículo pesado abrangida pelo seu âmbito de aplicação. Em aplicação do Regulamento (UE) 2017/2400, serão disponibilizados dados de determinados veículos pesados novos que sejam matriculados em 2019. A partir desse ano, os fabricantes serão obrigados a monitorizar e comunicar os dados técnicos relativos a esses veículos. Para outras categorias e grupos de veículos pesados, os dados só serão disponibilizados a partir de uma data posterior. Deverá ser fixado um prazo razoável para determinar os anos de início da monitorização e comunicação de dados relativos a essas categorias e grupos de veículos. Dada a complexidade técnica do desenvolvimento dos procedimentos para determinar as emissões de CO₂ e o consumo de combustível das restantes categorias e grupos de veículos pesados, o prazo deverá ser fixado em sete anos a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

- (13) É do interesse público que os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos pesados em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível sejam ativamente divulgados ao público a fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos pesados e dos desempenhos conexos, e de fomentar a concorrência entre fabricantes. Os dados que sejam sensíveis por razões de proteção dos dados pessoais e de concorrência leal não deverão ser publicados. Determinados dados relacionados com o desempenho aerodinâmico dos veículos pesados deverão ser disponibilizados ao público sob a forma de intervalo de variação, a fim de ter em conta considerações de concorrência leal. Os dados comunicados deverão ser disponibilizados ao público de uma forma facilmente acessível e gratuita. O presente regulamento não prejudica outros direitos de acesso do público às informações ambientais, nomeadamente de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

¹ Regulamento (CE) n.º 1367/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo à aplicação das disposições da Convenção de Aarhus sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente às instituições e órgãos comunitários (JO L 264 de 25.9.2006, p. 13).

- (14) É importante que o sistema de monitorização e comunicação de dados seja de fácil utilização para todos os operadores de transportes, independentemente da sua dimensão e recursos. Da mesma forma, é importante que a Comissão promova ativamente esse sistema, a fim de garantir que o mesmo tenha um impacto significativo no setor e de chamar a atenção para a disponibilidade dos dados comunicados.
- (15) A análise da Comissão dos dados transmitidos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes relativamente ao ano civil anterior deverá ser apresentada ao público de forma a mostrar claramente o desempenho da frota de veículos pesados da União e de cada Estado-Membro, bem como a de cada fabricante. Deverá permitir a comparabilidade da frota em termos do consumo médio de combustível e das emissões médias de CO₂ para cada grupo de veículos pesados, por perfil de utilização.

- (16) É essencial que os valores de emissão de CO₂ e de consumo de combustível determinados em aplicação do Regulamento (UE) 2017/2400 reflitam corretamente o desempenho dos veículos pesados. Por conseguinte, o referido regulamento estabelece disposições para verificar e assegurar a conformidade do funcionamento da ferramenta de simulação, bem como das propriedades relacionadas com as emissões de CO₂ e o consumo de combustível dos componentes, unidades técnicas distintas e sistemas relevantes. Esse procedimento de verificação deverá incluir ensaios em estrada. O novo quadro de homologação tal como consta no Regulamento (UE) 2018/... do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁺ fornece os meios para assegurar que, em caso de desvios, o fabricante tome medidas corretivas, e que, em caso de incumprimento, a Comissão possa aplicar coimas. Esse novo quadro também reconhece a importância de permitir que terceiros realizem ensaios independentes de veículos e tenham acesso aos dados necessários. A Comissão deverá monitorizar os resultados desses ensaios de verificação e incluir uma análise desses resultados no seu relatório anual.

¹ Regulamento (UE) 2018/... do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L ...).

⁺ JO: inserir as referências do regulamento que consta do PE-CONS 73/17.

- (17) Importa garantir a solidez e fiabilidade dos dados monitorizados e comunicados. A Comissão deverá, portanto, dispor de meios que lhe permitam verificar e, se necessário, corrigir os dados finais. Para isso, as disposições relativas à monitorização também deverão prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados.
- (18) A Comissão deverá ter a possibilidade de aplicar uma coima caso constate que os dados comunicados pelo fabricante se desviam dos dados registados no âmbito do Regulamento (UE) n.º 595/2009 e, em especial, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão¹ e o Regulamento (UE) 2017/2400 ou caso o fabricante não entregue os dados exigidos dentro do prazo aplicável. As coimas deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

¹ Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

- (19) Com base na experiência adquirida na monitorização e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho², no tocante a veículos comerciais ligeiros, justifica-se atribuir à Agência Europeia do Ambiente a responsabilidade pela troca desses dados com as autoridades competentes dos Estados-Membros e com os fabricantes, bem como pela gestão da base de dados finais em nome da Comissão. É também conveniente alinhar tanto quanto possível os procedimentos de monitorização e de comunicação estabelecidos para os veículos pesados com os já existentes para os veículos ligeiros.
- (20) A fim de assegurar condições uniformes para a execução das disposições do presente regulamento relativas à verificação e correção dos dados resultantes da monitorização, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho³.

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

² 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 CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

³ 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).

(21) A fim de assegurar que os requisitos de dados e o procedimento de monitorização e comunicação se mantêm relevantes ao longo do tempo para efeitos de avaliação da contribuição da frota de veículos pesados para as emissões de CO₂; de assegurar a disponibilidade de dados sobre novas tecnologias avançadas de redução de CO₂, e sobre os resultados dos ensaios de verificação em estrada e de assegurar que os intervalos de valores de resistência aerodinâmica permanecem relevantes para fins de informação e de comparabilidade, bem como de completar as disposições relativas a coimas, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à determinação dos anos de início da monitorização e comunicação das categorias de veículos pesados abrangidas; à alteração dos requisitos de dados e do procedimento de monitorização e comunicação estabelecido nos anexos do presente regulamento; à especificação dos dados a comunicar pelos Estados-Membros pela monitorização dos resultados dos ensaios de verificação em estrada; à alteração dos intervalos de variação dos valores de resistência aerodinâmica; e à definição dos critérios, do cálculo e do modo de cobrança das coimas impostas aos fabricantes. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (22) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a monitorização e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece os requisitos de monitorização e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se à monitorização e comunicação de dados relativos aos veículos pesados novos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes de veículos pesados.

O presente regulamento aplica-se às seguintes categorias de veículos:

- a) Veículos das categorias M₁, M₂, N₁ e N₂ com massa de referência que exceda 2610 kg e que não sejam abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ e todos os veículos das categorias M₃ e N₃;
- b) Veículos das categorias O₃ e O₄.

Para efeitos do presente regulamento, esses veículos são referidos como veículos pesados.

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

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, aplicam-se as definições estabelecidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ e no Regulamento (CE) n.º 595/2009.

Artigo 4.º

Monitorização e comunicação pelos Estados-Membros

1. Com início em 1 de janeiro de 2019, e em relação a cada ano civil subsequente, os Estados-Membros monitorizam os dados especificados no anexo I, parte A, correspondentes aos veículos pesados novos matriculados pela primeira vez na União.

Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em 2020, as autoridades competentes dos Estados-Membros comunicam esses dados à Comissão de acordo com o procedimento de comunicação descrito no anexo II.

Não é necessário monitorizar nem comunicar dados relativos a veículos pesados novos previamente matriculados fora da União, exceto se essa matrícula tiver ocorrido menos de três meses antes da matrícula na União.

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

2. As autoridades competentes responsáveis pela monitorização e comunicação dos dados em conformidade com o presente regulamento são as designadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 8.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 443/2009.

Artigo 5.º

Monitorização e comunicação pelos fabricantes

1. A partir dos anos de início estabelecidos no anexo I, parte B, ponto 1, os fabricantes de veículos pesados monitorizam, por ano civil, os dados especificados no anexo I, parte B, ponto 2, relativos a cada veículo pesado novo.

Anualmente, até 28 de fevereiro, a partir dos anos de início estabelecidos no anexo I, parte B, ponto 1, os fabricantes de veículos pesados comunicam à Comissão, de acordo com o procedimento de comunicação descrito no anexo II, os dados referidos relativos a cada veículo pesado novo com uma data de simulação no ano civil anterior.

A data da simulação é a data comunicada de acordo com os dados da entrada 71 do anexo I, parte B, ponto 2.

2. Cada fabricante designa um ponto de contacto para efeitos da comunicação de dados em conformidade com o presente regulamento.

Artigo 6.º

Registo Central dos dados relativos aos veículos pesados

1. A Comissão mantém um Registo Central dos dados relativos aos veículos pesados ("Registo") comunicados de acordo com os artigos 4.º e 5.º.

O Registo é público, com exceção da entrada de dados a) especificada no anexo I, parte A, e das entradas de dados 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 especificadas no anexo I, parte B, ponto 2. No que respeita aos dados da entrada 23 especificados no anexo I, parte B, ponto 2, o valor é disponibilizado ao público sob a forma de intervalo de variação em conformidade com o anexo I, parte C.

2. Incumbe à Agência Europeia do Ambiente gerir o Registo, em nome da Comissão.

Artigo 7.º

Monitorização dos resultados de ensaios de verificação em estrada

1. A Comissão monitoriza os resultados dos ensaios em estrada, se disponíveis, realizados no âmbito do Regulamento (CE) n.º 595/2009 para verificar as emissões de CO₂ e o consumo de combustível dos veículos pesados novos.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 13.º, a fim de completar o presente regulamento, especificando os dados a comunicar pelas autoridades competentes dos Estados-Membros para efeitos do n.º 1 do presente artigo.

Artigo 8.º

Qualidade dos dados

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º. Informam a Comissão sem demora dos erros eventualmente detetados nos dados comunicados.

2. A Comissão verifica, ela própria, a qualidade dos dados comunicados nos termos dos artigos 4.º e 5.º.
3. Se a Comissão for informada de erros nos dados ou detetar, na sua própria verificação, discrepâncias no conjunto de dados, incumbe-lhe tomar, se for caso disso, as medidas necessárias para corrigir os dados publicados no Registo referido no artigo 6.º.
4. A Comissão pode estabelecer, por meio de atos de execução, as medidas de verificação e correção a que se referem os n.ºs 2 e 3 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 12.º.

Artigo 9.º

Coimas

1. A Comissão pode aplicar uma coima em cada um dos seguintes casos:
 - a) Se considerar que os dados comunicados pelo fabricante nos termos do artigo 5.º do presente regulamento se desviam dos dados resultantes dos ficheiros dos registos do fabricante ou do certificado de homologação do motor emitido no âmbito do Regulamento (CE) n.º 595/2009, e que o desvio é intencional ou devido a negligência grave;

- b) Se os dados não forem apresentados no prazo aplicável nos termos do artigo 5.º, n.º 1, e o atraso não puder ser devidamente justificado.

Para efeitos de verificação dos dados a que se refere a alínea a), a Comissão pode consultar as autoridades homologadoras pertinentes.

As coimas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas e não podem exceder 30 000 EUR por veículo pesado afetado pelo desvio dos dados ou pelo atraso na sua apresentação a que se referem as alíneas a) e b).

- 2. A Comissão adota, com base nos princípios definidos no n.º 3 do presente artigo, atos delegados, nos termos do artigo 13.º, que completem o presente regulamento estabelecendo o procedimento e os métodos de cálculo e cobrança das coimas a que se refere o n.º 1 do presente artigo.
- 3. Os atos delegados referidos no n.º 2 respeitam os seguintes princípios:
 - a) O procedimento estabelecido pela Comissão respeita o direito a uma boa administração, designadamente o direito a ser ouvido e o direito a ter acesso ao ficheiro, respeitando simultaneamente os interesses legítimos da confidencialidade e do sigilo comercial;

- b) Ao calcular a coima adequada, a Comissão rege-se pelos princípios da eficácia, da proporcionalidade e da dissuasão, tendo em consideração, se for caso disso, a gravidade e os efeitos do desvio ou do atraso, o número de veículos pesados afetados pelo desvio dos dados ou pelo atraso na sua apresentação, a boa-fé do fabricante, o grau de diligência e cooperação do fabricante, a repetição, frequência ou duração do desvio ou do atraso, bem como anteriores sanções aplicadas ao mesmo fabricante;
 - c) As coimas são cobradas sem demora indevida, mediante a fixação de prazos para o pagamento e, consoante o caso, incluindo a possibilidade de repartir os pagamentos em várias prestações e fases.
4. Os montantes das coimas são considerados receitas do orçamento geral da União.

Artigo 10.º

Relatório

1. Até 31 de outubro de cada ano, a Comissão publica um relatório anual com a sua análise dos dados transmitidos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes relativamente ao ano civil anterior.

2. Deve constar da análise, pelo menos, o desempenho da frota de veículos pesados da União, bem como da de cada Estado-Membro e de cada fabricante, no que respeita às emissões médias de CO₂ e ao consumo médio de combustível para cada grupo de veículos pesados por combinação de perfil de utilização, de carga e de combustível. A análise deve ter igualmente em conta os dados eventualmente disponíveis sobre a incorporação de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO₂, bem como de grupos motopropulsores alternativos. Além disso, deve incluir uma análise dos resultados dos ensaios de verificação em estrada monitorizados de acordo com o artigo 7.º, sempre que disponíveis.
3. A Comissão elabora a análise com o apoio da Agência Europeia do Ambiente.

Artigo 11.º
Alteração dos anexos

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 13.º a fim de alterar os anexos para efeitos de:
 - a) Atualizar ou adaptar os requisitos de dados especificados no anexo I, partes A e B, se tal for considerado necessário para uma análise aprofundada nos termos do artigo 10.º;
 - b) Completar os anos de início previstos no anexo I, parte B, ponto 1;
 - c) Atualizar ou adaptar os intervalos estabelecidos no anexo I, parte C, de modo a ter em conta modificações na conceção do veículo pesado e a assegurar que os intervalos continuam a ser relevantes para efeitos de informação e comparabilidade;
 - d) Adaptar o procedimento de monitorização e comunicação no que diz respeito à alteração do anexo II a fim de ter em conta a experiência adquirida na aplicação do presente regulamento.

2. Os atos delegados referidos no n.º 1, alínea b), são adotados até ... [sete anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Artigo 12.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité das Alterações Climáticas criado pelo Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 13.º

Exercício da delegação

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

¹ Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, relativo à criação de um mecanismo de monitorização e de comunicação de informações sobre emissões de gases com efeito de estufa e de comunicação a nível nacional e da União de outras informações relevantes no que se refere às alterações climáticas, e que revoga a Decisão n.º 280/2004/CE (JO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 7.º, n.º 2, no artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 11.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de sete anos 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 sete anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos 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. A delegação de poderes referida no artigo 7.º, n.º 2, no artigo 9.º, n.º 2, e no artigo 11.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 2, do artigo 9.º, n.º 2, e do artigo 11.º, n.º 1, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 14.º
Entrada em vigor

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

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Regras relativas aos dados a monitorizar e a comunicar

PARTE A: DADOS A MONITORIZAR E A COMUNICAR PELOS ESTADOS-MEMBROS

- a) Número de identificação de veículo de todos os veículos pesados novos a que se refere o artigo 2.º, segundo parágrafo, alíneas a) e b), matriculados no território do Estado-Membro;
- b) Nome do fabricante;
- c) Marca (designação comercial do fabricante);
- d) Código da carroçaria especificado na entrada 38 do certificado de conformidade (se disponível);
- e) No caso dos veículos pesados a que se refere o artigo 2.º, segundo parágrafo, alínea a), as informações relativas ao dispositivo de propulsão especificadas nas entradas 23, 23.1 e 26 do certificado de conformidade.

PARTE B: DADOS A MONITORIZAR E A COMUNICAR PELOS FABRICANTES DE VEÍCULOS PESADOS

1. Anos de início para a monitorização e comunicação dos dados das categorias de veículos pesados indicadas no artigo 2.º, segundo parágrafo, alíneas a) e b):

Categoria do veículo pesado	Grupo do veículo dentro da categoria do veículo (a que se refere o anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400)	Ano de início Monitorização	Ano de início Comunicação
N ₁	-	-	-
N ₂	1 e 2	2020	2021
N ₃	3	2020	2021
	4, 5, 9 e 10	2019	2020
	11, 12 e 16	2020	2021
M ₁	-	-	-
M ₂	-	-	-
M ₃	-	-	-
O ₃	-	-	-
O ₄	-	-	-

2. Dados a monitorizar e a comunicar:

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
1	Número de identificação do veículo (NIV)	1.1.3	Identificação do veículo e de componentes do veículo
2	Número de certificação do motor	1.2.2	
3	Número de certificação do parâmetro CdxA ¹ (se aplicável)	1.8.3	
4	Número de certificação da transmissão	1.3.2	
5	Número de certificação dos eixos	1.6.2	
6	Número de certificação dos pneus, eixo 1	1.9.2	
7	Número de certificação dos pneus, eixo 2	1.9.6	
8	Número de certificação dos pneus, eixo 3	1.9.10	
9	Número de certificação dos pneus, eixo 4	1.9.14	

¹ Resistência aerodinâmica.

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
10	Categoria do veículo (N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₁ , M ₂ , M ₃)	1.1.4	Classificação do veículo
11	Configuração dos eixos	1.1.5	
12	Peso bruto máximo do veículo (t)	1.1.6	
13	Grupo do veículo	1.1.7	
14	Nome e endereço do fabricante	1.1.1	Especificações do veículo e da carroçaria
15	Marca (designação comercial do fabricante)	1.1.7 Anexo IV, parte II, do Regulamento (UE) 2017/2400	
16	Massa útil efetiva corrigida (kg)	1.1.8	

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
17	Potência nominal do motor (kW)	1.2.3	Especificações principais do motor
18	Velocidade de marcha lenta sem carga (1/min)	1.2.4	
19	Velocidade nominal do motor (1/min)	1.2.5	
20	Cilindrada do motor (ltr)	1.2.6	
21	Tipo de combustível de referência do motor (gasóleo/ GPL/GNC...)	1.2.7	
22	Opção de certificação utilizada para gerar o mapa de CdxA (valores normalizados/medição)	1.8.2	Aerodinâmica
23	Valor do CdxA (resistência aerodinâmica)	1.8.4	
24	Nome e endereço do fabricante da transmissão	-	Especificações principais da transmissão
25	Marca (designação comercial do fabricante da transmissão)	-	

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
26	Opção de certificação utilizada para gerar os mapas de perdas da ferramenta de simulação (Opção 1 / Opção 2 / Opção 3 / valores normalizados)	1.3.3	
27	Tipo de transmissão (SMT ¹ , AMT ² , APT ³ -S ⁴ , APT-P ⁵)	1.3.4	
28	Número de velocidades	1.3.5	
29	Velocidade final da relação de transmissão	1.3.6	
30	Tipo de retardador	1.3.7	

¹ Transmissão Manual Sincronizada.

² Transmissão Manual Automatizada.

³ Transmissão com mudanças rápidas de velocidade automáticas.

⁴ Por "Caso S" entende-se a configuração de série de um conversor de binário e as partes mecânicas conectadas da transmissão.

⁵ Por "Caso P" entende-se a configuração paralela de um conversor de binário e as partes mecânicas conectadas da transmissão (por exemplo, nas instalações com divisão de energia).

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
31	Tomada de força (sim/não)	1.3.8	
32	Nome e endereço do fabricante do eixo	-	Especificações principais do eixo
33	Marca (designação comercial do fabricante do eixo)	-	
34	Opção de certificação utilizada para gerar o mapa de perdas da ferramenta de simulação (valores normalizados/medição)	1.7.3	
35	Tipo de eixo (p. ex. eixo motor único padrão)	1.7.4	
36	Relação de transmissão axial	1.7.5	
37	Opção de certificação para gerar o mapa de perdas da ferramenta de simulação (valores normalizados/medição)	1.6.3	Especificações da transmissão angular
38	Relação da transmissão angular	1.6.4	

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
39	Nome e endereço do fabricante dos pneus	-	Especificações principais dos pneus
40	Marca (designação comercial do fabricante dos pneus)	-	
41	Dimensão dos pneus, eixo 1	1.9.1	
42	Coefficiente de resistência ao rolamento dos pneus do eixo 1	1.9.3	
43	Dimensão dos pneus, eixo 2	1.9.4	
44	Eixo duplo (sim/não), eixo 2	1.9.5	
45	Coefficiente de resistência específico ao rolamento dos pneus do eixo 2	1.9.7	
46	Dimensão dos pneus, eixo 3	1.9.8	
47	Eixo duplo (sim/não), eixo 3	1.9.9	
48	Coefficiente de resistência específico ao rolamento dos pneus do eixo 3	1.9.11	
49	Dimensão dos pneus, eixo 4	1.9.12	
50	Eixo duplo (sim/não), eixo 4	1.9.13	
51	Coefficiente de resistência específico ao rolamento de todos os pneus do eixo 4	1.9.15	

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
52	Tecnologias da ventoinha de arrefecimento do motor	1.10.1	Especificações principais de órgãos auxiliares
53	Tecnologia da bomba do sistema de direção	1.10.2	
54	Tecnologia do sistema elétrico	1.10.3	
55	Tecnologia do sistema pneumático	1.10.4	
56	Perfil da utilização (longo curso, longo curso (SGA ¹), regional, regional (SGA), urbano, municipal, construção)	2.1.1	Parâmetros de simulação (para cada combinação de perfil de utilização/carga/combustível)
57	Carga (tal como definido na ferramenta de simulação) (kg)	2.1.2	
58	Tipo de combustível (gasóleo/gasolina/GPL/GNC/...)	2.1.3	
59	Massa total do veículo na simulação (kg)	2.1.4	

¹ Sistema Modular Europeu (EMS) em conformidade com a Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
60	Velocidade média (km/h)	2.2.1	Desempenho do veículo em estrada (para cada combinação de perfil de utilização/carga/combustível)
61	Velocidade instantânea mínima (km/h)	2.2.2	
62	Velocidade instantânea máxima (km/h)	2.2.3	
63	Desaceleração máxima (m/s ²)	2.2.4	
64	Aceleração máxima (m/s ²)	2.2.5	
65	Percentagem do tempo de condução em carga máxima	2.2.6	
66	Número de mudanças de velocidade na caixa	2.2.7	
67	Distância total percorrida (km)	2.2.8	Emissões de CO ₂ e consumo de combustível (para cada combinação de perfil de utilização/carga/combustível)
68	Emissões de CO ₂ (em g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	
69	Consumo de combustível (em g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m ³ -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m ³ -km)	2.3.1-2.3.12	

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
70	Versão da ferramenta de simulação (X.X.X.)	3.1.1	Informações relativas ao software e ao utilizador
71	Data e hora da simulação	3.1.2	
72	Número da licença para explorar a ferramenta de simulação	-	
73	Algoritmo criptográfico do resultado da ferramenta de simulação	3.1.4	
74	Tecnologias avançadas de redução das emissões de CO ₂	-	Tecnologias de redução das emissões de CO ₂ do veículo

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
75	Emissão mássica de CO ₂ do motor no ciclo de ensaio WHTC ¹ (g/kWh)	Ponto 1.4.2 da adenda ao apêndice 5, ou ponto 1.4.2 da adenda ao apêndice 7, do anexo I do Regulamento (UE) n.º 582/2011, consoante aplicável	Emissão de CO ₂ do motor e consumo específico de combustível
76	Consumo de combustível do motor no ciclo de ensaio WHTC (g/kWh)	Ponto 1.4.2 da adenda ao apêndice 5, ou ponto 1.4.2 da adenda ao apêndice 7, do anexo I do Regulamento (UE) n.º 582/2011, consoante aplicável	

¹ Ciclo de condução transiente harmonizado a nível mundial.

N.º	Parâmetros de monitorização	Fonte Anexo IV, parte I, do Regulamento (UE) 2017/2400, salvo indicação em contrário	Descrição
77	Emissão mássica de CO ₂ do motor no ciclo de ensaio WHSC ¹ (g/kWh)	Ponto 1.4.1 da adenda ao apêndice 5, ou ponto 1.4.1 da adenda ao apêndice 7, do anexo I do Regulamento (UE) n.º 582/2011, consoante aplicável	
78	Consumo de combustível do motor no ciclo de ensaio WHTC (g/kWh)	Ponto 1.4.1 da adenda ao apêndice 5, ou ponto 1.4.1 da adenda ao apêndice 7, do anexo I do Regulamento (UE) n.º 582/2011, consoante aplicável	

¹ Ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial.

PARTE C: INTERVALOS DE VALORES DE RESISTÊNCIA AERODINÂMICA (CDXA)
PARA EFEITOS DE PUBLICAÇÃO NOS TERMOS DO ARTIGO 6.º

Para efeitos de disponibilizar publicamente o valor CdxA especificado na entrada 23 nos termos do artigo 6.º, a Comissão utiliza os intervalos definidos na seguinte tabela, que contém o intervalo correspondente a cada valor CdxA:

Intervalo	Valor do parâmetro CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Intervalo	Valor do parâmetro CdxA [m ²]	
	Min CdxA (CdxA >= min CdxA)	Max CdxA (CdxA <MaxCdxA)
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

ANEXO II

Comunicação e gestão dos dados

1. COMUNICAÇÃO PELOS ESTADOS-MEMBROS

- 1.1 Os dados especificados no anexo I, parte A, devem ser transmitidos, nos termos do artigo 4.º, por via eletrónica, pelo ponto de contacto da autoridade competente ao Repositório Central de Dados gerido pela Agência Europeia do Ambiente ("Agência").

Quando os dados forem transmitidos, o ponto de contacto notifica a Comissão e a Agência por correio eletrónico endereçado a:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

e

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. COMUNICAÇÃO PELOS FABRICANTES

- 2.1 Os fabricantes devem comunicar à Comissão, sem demora e o mais tardar em 31 de dezembro de 2018, as seguintes informações:

- a) Nome do fabricante indicado no certificado de conformidade ou certificado de homologação individual;

- b) Código de identificação mundial do fabricante (WMI) definido no Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão¹ a utilizar nos números de identificação de veículo dos veículos pesados novos a colocar no mercado;
- c) Ponto de contacto responsável pela transmissão dos dados ao Repositório de Dados Comerciais da Agência.

Os fabricantes devem comunicar sem demora à Comissão todas as alterações destas informações.

Estas comunicações devem ser efetuadas para os endereços referidos no ponto 1.1.

- 2.2 Os fabricantes recém-chegados ao mercado devem transmitir sem demora à Comissão as informações referidas no ponto 2.1.
- 2.3 Os dados especificados no anexo I, parte B, ponto 2, devem ser transmitidos, nos termos do artigo 5.º, n.º 1, por via eletrónica, pelo ponto de contacto do fabricante ao Repositório de Dados Comerciais gerido pela Agência.

Quando os dados forem transmitidos, o ponto de contacto comunica o facto à Comissão e à Agência por correio eletrónico, para os endereços referidos no ponto 1.1.

¹ Regulamento (UE) n.º 19/2011 da Comissão, de 11 de janeiro de 2011, relativo às prescrições para homologação das chapas regulamentares do fabricante e do número de identificação do veículo de veículos a motor e seus reboques e que aplica o Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

3. TRATAMENTO DOS DADOS

- 3.1 A Agência trata os dados transmitidos de acordo com os pontos 1.1 e 2.3 e regista os dados tratados no Registo.
 - 3.2 Com exceção das entradas de dados especificadas no artigo 6.º, n.º 1, os dados relativos aos veículos pesados matriculados no ano civil anterior e inscritos no Registo devem ser tornados públicos até 31 de outubro de cada ano, com início em 2020.
 - 3.3 Se uma autoridade competente ou um fabricante detetar erros nos dados apresentados, deve comunicá-los sem demora à Comissão e à Agência, apresentando um relatório de comunicação de erros ao Repositório Central de Dados ou ao Repositório de Dados Comerciais e enviando um correio eletrónico para os endereços referidos no ponto 1.1.
 - 3.4 A Comissão, apoiada pela Agência, verifica os erros que lhe forem comunicados e, se for caso disso, corrige os dados constantes do Registo.
 - 3.5 A Comissão, apoiada pela Agência, disponibiliza atempadamente, antes do termo dos prazos para as transmissões de dados, os modelos eletrónicos a utilizar nas transmissões a que se referem os pontos 1.1 e 2.3.
-