



Bruxelas, 1 de outubro de 2018  
(OR. en)

12627/18

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2017/0293 (COD)**

---

---

**CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563**

## **NOTA**

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	12303/18
n.º doc. Com.:	14217/1/17 REV 1 – COM(2017) 676 final/2
Assunto:	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 <sub>2</sub> dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação) – Orientação geral

---

## **I. INTRODUÇÃO**

1. Em 8 de novembro de 2017, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento relativo à definição de novas normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para os automóveis e veículos comerciais ligeiros. A proposta, entre outros, tem por objetivo contribuir para atingir até 2030 a meta de redução de 30 % nos setores não abrangidos pelo RCLE estabelecida pelo Conselho Europeu, conforme traduzido em metas nacionais no Regulamento Partilha de Esforços, e para alcançar os objetivos do Acordo de Paris.

2. Para o efeito, a Comissão propõe objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> a nível da UE para os automóveis novos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos de 2025 a 2029 e a partir de 2030, em comparação com os objetivos para 2021 estabelecidos pela legislação anterior (15 % de 2025 a 2029 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros e 30 % a partir de 2030 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros).

A proposta mantém a massa dos veículos da frota como parâmetro para o cálculo dos objetivos específicos para cada fabricante.

3. A fim de aumentar progressivamente a utilização de veículos com nível nulo ou baixo de emissões (ZLEV), a proposta da Comissão inclui, a partir de 2025, um mecanismo para incentivar os fabricantes a colocar um número mais elevado destes veículos no mercado. Se a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões do fabricante exceder determinados marcos de referência, o fabricante será recompensado com objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> menos rigorosos. De 2025 a 2029, propõe-se que o marco de referência seja 15 % e, a partir de 2030, propõe-se que seja 30 %.
4. No Parlamento Europeu, Miriam DALLI (S&D, MT) foi nomeada relatora para a proposta, em nome da Comissão ENVI. A Comissão ENVI adotou o seu relatório em 10 de setembro de 2018. A proposta deverá ser votada no plenário de 3 de outubro de 2018.
5. O Comité Económico e Social Europeu emitiu o seu parecer em 14 de fevereiro de 2018. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer.
6. O Conselho (Ambiente) realizou um debate de orientação sobre a proposta em 25 de junho de 2018.
7. Em 26 de setembro de 2018, o Comité de Representantes Permanentes analisou a proposta com base num texto de compromisso da Presidência<sup>1</sup>. Todas as delegações salientaram a importância e a urgência de se chegar a acordo sobre o dossiê e apoiaram os esforços da Presidência no sentido de se definir uma orientação geral na reunião do Conselho (Ambiente) de 9 de outubro de 2018.

---

<sup>1</sup> Documento 12303/18.

8. Com base nesses debates, a Presidência chegou à conclusão de que as questões pendentes relacionadas com o nível de ambição teriam de ser resolvidas a nível político e decidiu manter o texto de compromisso da Presidência na sua versão atual.

## II. PONTO DA SITUAÇÃO

9. Durante os debates sobre a proposta, a principal divergência entre os Estados-Membros foi o nível de ambição da proposta, a saber, os objetivos para 2025 e 2030 e o mecanismo de incentivos ZLEV. As delegações defenderam pontos de vista muito divergentes, desde a ideia de que a proposta da Comissão é demasiada ambiciosa até à ideia de que a proposta não é suficientemente ambiciosa, especialmente no que respeita à meta de 2030.
10. As delegações reconheceram, de um modo geral, a necessidade de "descarbonizar" os transportes por forma a cumprir os objetivos climáticos e, portanto, os debates centraram-se em grande medida no ritmo da transição e nos efeitos, nomeadamente, sobre a competitividade, o emprego e os consumidores, bem como na forma como isso poderá afetar cada um dos Estados-Membros de modo diferente.
11. Embora reconhecendo que o presente regulamento não pode resolver o problema na sua essência, várias delegações declararam que uma questão importante para elas é a provável "fuga de carbono intra-UE" no setor dos transportes como consequência da proposta, em virtude de um aumento das importações de veículos usados dos Estados-Membros de elevados rendimentos para os Estados-Membros com rendimentos baixos.
12. Neste contexto, a fim de orientar os debates e começar a aproximar posições, a Presidência apresentou um texto de compromisso, em que o objetivo de 2030 para os automóveis foi aumentado para 35 %, assinalando simultaneamente que este valor ainda deverá ser debatido. Além disso, a Comissão, na revisão que efetuará em 2024, deverá estudar a possibilidade de mais reduções para além de 2030, tendo em conta os objetivos do Acordo de Paris e, eventualmente, propor objetivos para depois de 2040.

Por outro lado, foi proposta uma ponderação mais favorável para os veículos híbridos recarregáveis no mecanismo de incentivos ZLEV, embora aumentando para 35 % o marco de referência ZLEV para 2030 relativo aos automóveis, correspondendo assim ao nível de ambição mais elevado para 2030. Assim, esta proposta facilitaria, nomeadamente, o cumprimento do objetivo para 2025 por parte dos fabricantes.

Além disso, o texto de compromisso aborda a questão dos automóveis usados e uma série de outras questões debatidas, em especial as medidas relativas à transição dos valores do novo ciclo de condução europeu (NEDC) para os valores do procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP), com vista a assegurar que os valores dos fabricantes sejam realistas e representativos das emissões de CO<sub>2</sub>.

13. Na sequência dos debates sobre o texto de compromisso da Presidência, embora reconheçam os esforços da Presidência, nesta fase as delegações mantêm largamente as suas posições iniciais relativas ao nível de ambição. Para a grande maioria das delegações, o texto na sua versão atual não é aceitável, embora algumas delas o reconheçam como um passo na direção certa:
- Um grande número de delegações solicitou desde o início o aumento do nível de ambição, em especial, argumentando que tal seria necessário à luz dos objetivos nacionais fixados no Regulamento Partilha de Esforços e dos objetivos do Acordo de Paris e asseguraria que o setor se manteria inovador e competitivo também a longo prazo. Na sua opinião, embora reconheçam elementos no texto que vão no sentido de aumentar o nível de ambição, o compromisso da Presidência não é suficientemente ambicioso. Dentro deste grupo de delegações, as posições variam em diferentes aspetos. Várias pretendem aumentar os objetivos tanto para 2025 como para 2030, enquanto outras apenas o objetivo para 2030. As posições sobre o nível dos objetivos para 2025 e 2030 são variadas, e algumas delegações não decidiram quais os valores exatos. Algumas apoiam a distinção entre automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, incluindo a manutenção da proposta da Comissão para os veículos comerciais ligeiros, enquanto outras preferem ter os mesmos objetivos para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. Várias desejam reforçar o mecanismo de incentivos ZLEV, aumentando ainda mais os marcos de referência ZLEV e acrescentando uma referência "malus" (o incumprimento dos marcos de referência ZLEV resultará em objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> mais elevados) ou favorecendo os veículos com nível nulo de emissões no mecanismo. Todavia, um conjunto de delegações faz saber que se os objetivos forem suficientemente elevados, podem ser flexíveis quanto a essas exigências. Outras parecem estar mais ou menos satisfeitas com a proposta da Comissão ou indicaram que se os objetivos forem suficientemente elevados, poderá não ser necessário o mecanismo.

- Em contrapartida, um conjunto de delegações apelou desde o início à definição de objetivos ambiciosos, mas realistas e realizáveis, tendo em conta também outros aspetos, designadamente o emprego, a competitividade e os custos para os consumidores. Estas consideram que o texto da Presidência vai demasiado longe, seja porque o nível de ambição proposto pela Comissão é demasiado elevado, seja porque a proposta da Comissão é o máximo que podem aceitar. Algumas, no entanto, apoiam a proposta de uma melhor ponderação dos veículos híbridos recarregáveis. Em geral, têm-se oposto ao aditamento de uma referência "malus" no mecanismo de incentivos ZLEV.
14. Além disso, várias delegações associam a questão do parâmetro de utilidade baseado na massa ao nível de ambição e mantêm a sua posição de que pretendem suprimir esse parâmetro; para alguma, esta questão só diz respeito aos automóveis. Outras são contra a supressão, apoiando a proposta da Comissão e alegando que a questão da massa está antes associada à concorrência entre os fabricantes.

Algumas delegações mantêm o seu pedido de prolongamento da derrogação de nicho para além de 2025.

15. Além disso, entre outras, foram levantadas as seguintes questões:
- Uma delegação apresentou uma proposta no sentido de incluir na cláusula de revisão uma avaliação *ex ante* da introdução de um mecanismo formal de comércio de emissões entre fabricantes de veículos baseado na quota de desempenho.
  - Algumas delegações reiteraram a importância de assegurar que os dados dos fabricantes relativos às emissões de CO<sub>2</sub> são representativos das emissões reais e indicaram a sua disponibilidade para ponderar formas de obter mais melhorias.

### III. CONCLUSÃO

16. Convida-se o Conselho a resolver as questões pendentes relacionadas com o nível de ambição e a adotar uma orientação geral com base no texto constante do anexo à presente nota.

A orientação geral servirá de mandato do Conselho para as negociações com o Parlamento Europeu no quadro do processo legislativo ordinário.

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<sub>2</sub> dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação)<sup>2</sup>.**

(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,

---

<sup>2</sup> As alterações ao texto da Comissão estão sublinhadas. As supressões são indicadas com [...].

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>3</sup> e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</sup> 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 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<sub>2</sub> e as modalidades para as atingir, definidas nesses regulamentos, sem alterações até 2024.
- (3) A Comunicação da Comissão "Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica"<sup>5</sup> 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.

---

<sup>3</sup> 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<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

<sup>4</sup> 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<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

<sup>5</sup> 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"<sup>6</sup> 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"<sup>7</sup>, salientam que as normas de emissões de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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.

---

<sup>6</sup> 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].

<sup>7</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: "Realizar o objetivo de uma mobilidade hipocarbónica; Uma Europa que protege o Planeta, capacita os seus cidadãos e defende a sua indústria e os trabalhadores" [COM(2017) 675 final].

- (6-A) O Acordo de Paris estabelece, nomeadamente, uma meta a longo prazo em consonância com o objetivo de manter o aumento da temperatura mundial bem abaixo de 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e de prosseguir os esforços para limitar o aumento da temperatura mundial a 1,5 °C acima desses níveis. A fim de atingir esta meta, serão também necessárias reduções suplementares das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros para além de 2030.
- (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 [...], definidas na comunicação da Comissão sobre a "Estratégia para a União da Energia"<sup>8</sup> [...] que visam garantir aos consumidores da União energia segura, sustentável, competitiva e a preços acessíveis. A [...] comunicação 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<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, na perspetiva de 2030.

---

<sup>8</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu, ao Comité das Regiões e ao Banco Europeu de Investimento: uma estratégia-quadro para uma União da Energia resiliente dotada de uma política em matéria de alterações climáticas virada para o futuro [COM(2015) 80 final].

- (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<sub>2</sub> 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. [Considerando que a quota de mercado e, por conseguinte, a contribuição total das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros é significativamente mais elevada do que a dos veículos comerciais ligeiros, considera-se apropriada uma abordagem diferenciada entre veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros.]

- (11) Como parte da execução do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>9</sup>, em 2017 entrou em vigor um novo procedimento de ensaio de medição das emissões de CO<sub>2</sub> 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<sup>10</sup>. Este [...] procedimento de ensaio [...] permite obter valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível mais representativos das condições reais. É, por conseguinte, adequado que os novos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> se baseiem nas emissões de CO<sub>2</sub> determinadas com base nesse procedimento de ensaio. Considerando, no entanto, que as emissões de CO<sub>2</sub> 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 [...] calculados a partir das emissões de CO<sub>2</sub> medidas para efeitos do procedimento de ensaio de emissões WLTP. A fim de assegurar a solidez e a representatividade dos parâmetros utilizados como ponto de partida para a definição dos níveis de redução a aplicar em 2025 e 2030, as condições para efetuar as medições devem ser clarificadas no quadro da aplicação dos Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153<sup>11</sup>.
- (12) É importante que a fixação de requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> continue a proporcionar aos fabricantes de automóveis previsibilidade e segurança de planeamento a nível da União para todo o seu parque de automóveis novos e veículos comerciais ligeiros novos na União.

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> A atualizar após a adoção dos regulamentos de execução.

- (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.
- (13-A) As normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> definidas no presente regulamento são aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros novos. No que diz respeito à frota de veículos ligeiros existente, incluindo os veículos usados, podem também ser tomadas, nomeadamente a nível nacional e da UE, medidas adicionais destinadas a reduzir as 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 contribua para criar 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 [...] marcos 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<sub>2</sub> do fabricante com base na quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante, deverá 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<sub>2</sub> entre veículos. No que diz respeito aos automóveis de passageiros, a importância dos veículos com baixas emissões, nomeadamente dos veículos híbridos recarregáveis, para a transição para veículos com zero emissões deve ser adequadamente reconhecida ao determinar os créditos. 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<sub>2</sub> 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.
- (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.
- (19) A fim de manter a diversidade do mercado 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<sub>2</sub> deverão ser definidos de acordo com a utilidade dos 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, com efeitos a partir de 2025, de massa em ordem de marcha para a massa de ensaio do veículo tal como especificado no procedimento de ensaio WLTP adotado com base no Regulamento [...] (CE) n.º 715/2007.
- (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.

(22) [...] O presente regulamento [...] visa alcançar os seus objetivos nomeadamente através da criação de [...] 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 evolução tecnológica futura.

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<sub>2</sub> 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.

(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 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.

- (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 estabelecido ao abrigo da Diretiva 2007/46/CE e por assegurar a conformidade da produção.
- (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.
- (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<sub>2</sub> e coerentes com as características dos respetivos segmentos de mercado.
- (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<sub>2</sub> 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.

- (28) O procedimento relativo à concessão de derrogações do objetivo de 95 g CO<sub>2</sub>/km para a frota aos fabricantes de nicho garante que o esforço de redução exigido aos fabricantes de nicho é coerente com o dos grandes fabricantes relativamente àquele objetivo. 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<sub>2</sub> e, relativamente aos objetivos definidos a partir de 2025, não se considera adequado fazer uma distinção entre estas duas categorias de fabricantes.
- (29) Na determinação das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> de todos os automóveis novos e veículos comerciais ligeiros novos matriculados na 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 artigo 2.º, n.º 2, do mesmo regulamento [...], as emissões para esses veículos deverão ser medidas pelos mesmos processos de medição especificados para veículos ligeiros em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007, nomeadamente os procedimentos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 692/2008<sup>12</sup> da Comissão e no Regulamento (UE) 2017/1151, e os procedimentos de correlação adotados com base nos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, nomeadamente os Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152<sup>13</sup> e (UE) 2017/1153<sup>14</sup> da Comissão. Os valores resultantes das emissões de CO<sub>2</sub> deverão ser inscritos no certificado de conformidade do veículo, a fim de permitir a sua inclusão no regime de vigilância.

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> 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).

- (30) As emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros completados deverão ser atribuídas ao fabricante do veículo de base.
- (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<sub>2</sub>, devem ter a possibilidade de prever com certeza razoável as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos completados. A Comissão deve assegurar que essas necessidades são devidamente refletidas nas medidas de execução adotadas nos termos do Regulamento [...] (CE) n.º 715/2007.
- (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.
- (33) A possibilidade de os fabricantes formarem agrupamentos revelou-se uma forma rentável de conseguirem cumprir os objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>, 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.
- (34) É necessário um sólido mecanismo de controlo da conformidade para assegurar que os objetivos estabelecidos pelo presente regulamento sejam atingidos.

- (35) Para a concretização das reduções de CO<sub>2</sub> exigidas nos termos do presente regulamento, é também essencial que as emissões dos veículos em circulação sejam conformes com os valores de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado. Para esse efeito, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser alterado.
- (37) As emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos são medidas de forma harmonizada na 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 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.
- (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<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas pelo presente regulamento deverão pagar uma taxa sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil. Os montantes da taxa sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento geral da União.

- (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.
- (40) O presente regulamento será aplicável sem prejuízo da plena aplicação das regras de concorrência da União.
- (41) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento na redução real das emissões de CO<sub>2</sub> está fortemente dependente da representatividade do procedimento de ensaio oficial. Em conformidade com o parecer do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA)<sup>15</sup> e a recomendação do Parlamento Europeu na sequência do inquérito deste sobre a medição das emissões no setor automóvel<sup>16</sup>, deve ser posto em prática um mecanismo de avaliação da representatividade real das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e dos valores de consumo de energia determinados em conformidade com [...] o procedimento de ensaio WLTP adotado com base no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A Comissão deve dispor de poderes para garantir a disponibilidade pública desses dados, garantindo ao mesmo tempo a proteção dos dados pessoais, e, se for caso disso, desenvolver os procedimentos necessários para a identificação e recolha dos dados para a realização dessas avaliações.

---

<sup>15</sup> Grupo de Alto Nível de Conselheiros Científicos, parecer científico 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

<sup>16</sup> 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)].

- (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 exaustivamente a eficácia do presente regulamento nesse mesmo ano, a fim de permitir uma avaliação coordenada e coerente das medidas executadas ao abrigo destes instrumentos. No contexto desta revisão, a Comissão deverá também identificar um percurso claro para mais reduções de emissões de CO<sub>2</sub> para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros depois de 2030, a fim de contribuir significativamente para alcançar a meta a longo prazo do Acordo de Paris. Se for caso disso, o relatório sobre esta revisão deverá ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento.
- (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.
- (44) A fim de garantir condições uniformes para de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão.
- [...] As competências de execução relacionadas com a especificação pormenorizada das condições que se aplicam aos acordos de agrupamento, os procedimentos de vigilância e comunicação de dados sobre as emissões médias, bem como os procedimentos utilizados para ter em conta os desvios identificados nas emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos aquando do cálculo das emissões médias específicas de um fabricante, a determinação dos métodos para cobrar taxas sobre emissões excedentárias, os procedimentos de aprovação das tecnologias inovadoras ou pacotes tecnológicos inovadores que permitem obter reduções de CO<sub>2</sub>, as medidas que permitam a supervisão e a avaliação da representatividade das emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais e valores de consumo de energia determinados em conformidade com o procedimento de ensaio WLTP e [...] a determinação dos parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO<sub>2</sub> devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> 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).

- (46) A fim de alterar [...] elementos não essenciais das disposições do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) deverá ser delegado na Comissão para alterar os anexos II e III no que respeita às exigências de dados e aos parâmetros de dados [...], adaptando os valores de  $M_0$  e  $TM_0$  [...] e o limite de 7 g CO<sub>2</sub>/km [...] para as contribuições totais das tecnologias inovadoras e [...] adaptando as fórmulas [...] de cálculo dos objetivos de emissões específicas para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar. A fim de completar os elementos não essenciais das disposições do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que respeita a completar as regras relativas à interpretação dos critérios de elegibilidade para derrogações dos objetivos de emissões específicas para determinados fabricantes, ao conteúdo dos pedidos de derrogação e ao conteúdo e à avaliação dos programas para a redução de emissões específicas de CO<sub>2</sub>, relativamente a determinados fabricantes. 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 Melhor", de 13 de abril de 2016<sup>18</sup>. Nomeadamente para garantir igualdade de participação na elaboração de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho [...] recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os peritos daquelas instituições [...] têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (47) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros [...] mas pode sim, 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,

---

<sup>18</sup> JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

**Objeto e objetivos**

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos de forma a contribuir para o cumprimento do objetivo da União de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa [...], tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2018/... [Regulamento Partilha de Esforços], para cumprir os objetivos do Acordo de Paris e para garantir o bom funcionamento do mercado interno.
2. A partir de 1 de janeiro de 2020, o presente regulamento fixa um objetivo para a frota da UE de 95 g CO<sub>2</sub>/km de emissões médias para os automóveis novos de passageiros e um objetivo para a frota da UE de 147 g de CO<sub>2</sub>/km de emissões médias de CO<sub>2</sub> 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.
3. O presente regulamento será, até 31 de dezembro de 2024, complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km como parte da abordagem integrada da União referida na Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu de 2007<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> 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<sub>2</sub> dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros" [COM(2007) 19 final].

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 da UE de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução igual a [...] [35 %] 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 da UE 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.

## *Artigo 2.º*

### **Âmbito de aplicação**

1. O presente regulamento aplica-se aos seguintes veículos a motor :
- a) Categoria M<sub>1</sub>, definida no anexo II da Diretiva 2007/46/CE ("automóveis de passageiros") que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União ("automóveis novos de passageiros");

- b) Categoria N<sub>1</sub>, definida no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2 kg e a veículos da categoria N<sub>1</sub> aos quais seja alargada a homologação de acordo com o 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 anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE.
4. O artigo 4.º, o artigo 7.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 8.º e o artigo 9.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.

### *Artigo 3.º*

#### **Definições**

1. Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:
- a) "Emissões médias específicas de CO<sub>2</sub>", em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> 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 automóvel de passageiros ou veículo comercial ligeiro, com a carroçaria em ordem de marcha, indicada no certificado de conformidade e definida no anexo I, ponto 2.6, da Diretiva 2007/46/CE;
- h) "Emissões específicas de CO<sub>2</sub>", as emissões de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> (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<sub>2</sub>" são as emissões de CO<sub>2</sub> medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, nomeadamente através do 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<sub>2</sub> desses veículos;

- i) "Superfície de apoio das rodas", a largura média da via multiplicada pela distância entre eixos indicada no certificado de conformidade e definida no anexo I, pontos 2.1 e 2.3, da Diretiva 2007/46/CE;
- j) "Objetivo de emissões específicas", em relação a um fabricante, o objetivo anual determinado de acordo com o anexo I ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, o objetivo de emissões específicas fixado de acordo com essa derrogação;
- k) "Objetivo para a frota da UE", as emissões médias de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>/km, determinadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151.
- n) "Carga útil", a diferença entre a massa máxima em carga tecnicamente admissível nos termos do 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**

1. O fabricante deve assegurar que as suas emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> 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;

- b) Em cada ano civil de 2021 até 2024, o objetivo de emissões específicas determinado de acordo com o 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 10.º, de acordo com essa derrogação e com o anexo I, partes A ou B, ponto 5;
- 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.
2. Relativamente aos veículos comerciais ligeiros, 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<sub>2</sub>.
3. Para efeitos da determinação das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de cada fabricante, devem ser tidas em conta as seguintes percentagens de automóveis novos de passageiros de cada fabricante matriculados no ano pertinente:
- 95 % em 2020,
  - 100 % de 2021 em diante.

#### *Artigo 5.º*

#### **Supercréditos para o objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km**

Para o cálculo das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub>, cada automóvel novo de passageiros com emissões específicas de CO<sub>2</sub> inferiores a 50 g CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>/km nesse período para cada fabricante [...] calculado de acordo com o artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153.

## *Artigo 6.º*

### **Agrupamentos**

1. Os fabricantes, com exceção dos fabricantes aos quais foi concedida uma derrogação ao abrigo do artigo 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 8.º;
  - c) Prova de que o gestor do agrupamento está em condições de cumprir as obrigações previstas na alínea b);
  - d) A categoria de veículos matriculados como M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> à qual o agrupamento é aplicável.
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 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 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<sub>2</sub>;
  - 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 artigo 7.º, n.º 4.
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.

## *Artigo 7.º*

### **Vigilância e comunicação das emissões médias**

1. Em cada ano civil, 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 nos 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<sub>2</sub> 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, cada Estado-Membro determina e comunica à Comissão as informações enumeradas nos anexos II e III, parte A, relativamente ao ano civil precedente. Os dados são comunicados nos formatos constantes do anexo II, parte 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 calcula provisoriamente, em relação a cada fabricante:
  - a) As emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>.

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. 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.

As autoridades competentes devem garantir a exatidão e exaustividade dos dados transmitidos à Comissão e devem [...] indicar um ponto de contacto que deve estar disponível para responder rapidamente aos pedidos da Comissão para corrigir os erros e omissões nos conjuntos de dados transmitidos.

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

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

8. As autoridades homologadoras devem comunicar sem demora à Comissão os desvios detetados nas emissões de CO<sub>2</sub> 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) n.º 715/2007.

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

A Comissão [...] deve 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.

9. Os Estados-Membros devem também recolher e comunicar dados, nos termos do presente artigo sobre a matrícula de veículos das categorias M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub>, 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 artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

#### *Artigo 8.º*

#### **Taxa sobre as emissões excedentárias**

1. No que respeita a cada ano civil, 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<sub>2</sub> 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:

(Emissões excedentárias × 95 EUR) × número de veículos matriculados pela primeira vez.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por:

- "emissões excedentárias", o número positivo de gramas por quilómetro das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> do fabricante que, tendo em conta as reduções das emissões de CO<sub>2</sub> decorrentes de tecnologias inovadoras aprovadas nos termos do artigo 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 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 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 15.º, n.º 2.
4. Os montantes do prémio sobre emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União.

#### *Artigo 9.º*

#### **Publicação do desempenho dos fabricantes**

1. Até 31 de outubro de cada ano, a Comissão deve publicar através de atos de execução uma lista indicando:
- a) Para cada fabricante, o seu objetivo de emissões específicas para o ano civil anterior;
  - b) Para cada fabricante, as suas emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> no ano civil anterior;

- c) A diferença entre as emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> do fabricante no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano;
  - d) As emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> 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;
  - 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.
2. 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.
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  $\alpha_{2021}$ ,  $\alpha_{2025}$  e  $\alpha_{2030}$  calculados pela Comissão em conformidade com o anexo I, partes A e B, ponto 6.2.

*Artigo 10.º*

**Derrogações para determinados fabricantes**

1. Pode requerer uma derrogação ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do 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. Os pedidos devem ser apresentados 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub>, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel de passageiros ou 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. Podem requerer derrogações ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do 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 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:

- a) Todas as informações a que se refere o n.º 2, alíneas a) e c), nomeadamente e se for esse o caso informações sobre eventuais empresas ligadas;
- b) Um objetivo que corresponda a uma redução de 45 % em relação às emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> dessas empresas em 2007.

Caso não existam informações sobre as emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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 8.º.
8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 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<sub>2</sub>.

9. Os pedidos de derrogação e as informações que os instruem, 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<sup>20</sup>.

### *Artigo 11.º*

#### **EcoInovação**

1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO<sub>2</sub> 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 emissões médias específicas de um fabricante não pode ultrapassar 7 g de CO<sub>2</sub>/km.

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

2. 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 15.º, n.º 2, do presente regulamento. Essas disposições de execução baseiam-se nos critérios a seguir indicados:

---

<sup>20</sup> 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).

- a) O fornecedor ou o fabricante deve ser responsável pelas reduções de CO<sub>2</sub> obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras;
  - b) As tecnologias inovadoras devem contribuir comprovadamente para a redução de CO<sub>2</sub>;
  - c) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas pela medição das emissões de CO<sub>2</sub> através do ciclo de ensaio normal;
  - d) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares correspondentes à redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km a que se refere o artigo 1.º, nem ser obrigatórias por força de outras disposições de direito da União. A partir de 1 de janeiro de 2025, este critério não se aplica à melhoria da eficiência de sistemas de ar condicionado.
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.
4. A Comissão deve certificar a redução obtida com base nos critérios estabelecidos no n.º 2.

## Artigo 12.º

### Emissões reais de CO<sub>2</sub> e consumo real de energia

1. A Comissão deve acompanhar e avaliar a real representatividade dos valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de energia determinados [...] nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007. 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 [...] que os seguintes parâmetros relativos às emissões reais de CO<sub>2</sub> e ao consumo real de energia de veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros são colocados periodicamente à disposição da Comissão, a partir de 1 de janeiro de 2021, pelos fabricantes, autoridades nacionais ou através de uma transferência direta de dados dos veículos, consoante o caso:
  - a) número de identificação do veículo;
  - b) combustível e/ou energia elétrica consumidos;
  - c) distância total percorrida;
  - d) para veículos híbridos elétricos carregáveis do exterior, o combustível e energia elétrica consumidos e a distância percorrida distribuída de acordo com os diferentes modos de condução.

A Comissão trata os dados recebidos para criar um conjunto de dados anónimos e agregados para efeitos do n.º 1. Os números de identificação do veículo são utilizados unicamente para efeitos de tratamento de dados e não são conservados durante mais tempo do que o necessário para o efeito.
  
3. A Comissão [...] adota [...] o procedimento detalhado para recolher e tratar os dados a que se refere o [...] n.º 2 por meio de atos de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

*Artigo 13.º*

**Adaptação de  $M_0$  e  $TM_0$**

1. Os números  $M_0$  e  $TM_0$  referidos no anexo I, partes A e B, devem ser adaptados do seguinte modo:
  - a) Até 31 de outubro de 2020, o número  $M_0$  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;
  - 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  $TM_0$  são aplicáveis a partir de 1 de janeiro do ano civil seguinte à data da adaptação.
2. A Comissão adota as medidas a que se refere o n.º 1 através de atos delegados, nos termos do artigo 16.º.

*Artigo 14.º*

**Revisão e relatório**

1. Em 2024, a Comissão deve avaliar [...] a eficácia do presente regulamento, [...] incluindo o funcionamento do mecanismo de incentivo para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, assim como outros aspetos do presente regulamento e [...] apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.
- 1-A. No [...] relatório mencionado no n.º 1 [...] a Comissão analisará, nomeadamente, a real representatividade dos valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de energia determinados [...] nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, 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<sup>21</sup>, incluindo o seu financiamento, [...] bem como os aspetos que visam facilitar ainda mais uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade limpa, competitiva e a preços comportáveis na União. A Comissão identificará também um percurso claro para mais reduções de emissões de CO<sub>2</sub> para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros depois de 2030, a fim de contribuir [...] significativamente para alcançar a meta a longo prazo do Acordo de Paris.
- 1-B. O relatório mencionado no n.º 1 é acompanhado, se necessário, por uma proposta de alteração do presente regulamento, nomeadamente pela possível introdução de objetivos de redução das emissões a partir de 2040 para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros.
2. A Comissão deve ter em conta as avaliações efetuadas em conformidade com o artigo 12.º e pode, quando necessário, rever, os procedimentos de medição das emissões de CO<sub>2</sub> previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a refletir adequadamente as reais emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros a nível mundial.

---

<sup>21</sup> 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).

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<sub>2</sub> 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 15.º, n.º 2, do presente regulamento.

3-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 16.º, para adaptar as fórmulas constantes do anexo I, utilizando a metodologia adotada nos termos do [...] n.º 3 do presente artigo, 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.

#### *Artigo 15.º*

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo [...] Comité das Alterações Climáticas, criado pelo [artigo 37.º] do [Regulamento (UE) ...] do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup>. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>.
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.

---

<sup>22</sup> Regulamento (UE) [.../...] do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Governação da União da Energia (JO L ..., ...).

<sup>23</sup> 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).

## Artigo 16.º

### Exercício da delegação

1. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 7.º, n.º 7-A, [...] no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 2, e no artigo 14.º, n.º 3-A, [...] é conferido à Comissão por um prazo [...] de seis 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 seis 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.
2. A delegação de poderes referida no artigo 7.º, n.º 7-A, [...] no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 2, e no artigo 14.º, n.º 3-A, [...] pode ser revogada 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.

3. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
4. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 7-~~A~~, [...] do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 13.º, n.º 2, e do artigo 14.º, n.º 3-~~A~~, [...] 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.

*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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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, n.º 2, 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<sub>2</sub> e de consumo de combustível."

*Artigo 18.º*

**Revogação**

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.

*Artigo 19.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 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*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

---

**ANEXO I**

**PARTE A. OBJETIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS PARA AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS**

1. No ano civil de 2020 as emissões específicas de CO<sub>2</sub> de cada automóvel novo de passageiros são determinadas com base na seguinte fórmula:

$$\text{Emissões específicas de CO}_2 = 95 + \alpha \times (M - M_0)$$

Em que:

M	=	massa do veículo em ordem de marcha, em quilogramas (kg)
M <sub>0</sub>	=	1379,88
α	=	0,0333

2. O objetivo de emissões específicas de um fabricante em 2020 é calculado como a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de cada automóvel novo de passageiros matriculado nesse ano civil de que aquele seja o fabricante.

3. O objetivo de emissões específicas de referência de um fabricante em 2021 é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \times \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

WLTP <sub>CO2</sub>	é o valor das emissões médias específicas de CO <sub>2</sub> em 2020, determinado em conformidade com o anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão <sup>24</sup> e calculado em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão, do presente regulamento, sem incluir as reduções de CO <sub>2</sub> resultantes da aplicação dos artigos 5.º e 11.º do presente regulamento;
NEDC <sub>CO2</sub>	é o valor das emissões médias específicas de CO <sub>2</sub> em 2020, determinado em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1153 da Comissão <sup>25</sup> e calculado em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão, do presente regulamento, sem incluir as reduções de CO <sub>2</sub> resultantes da aplicação dos artigos 5.º e 11.º do presente regulamento;
NEDC <sub>objetivo 2020</sub>	é o objetivo de emissões específicas para 2020, calculado de acordo com os pontos 1 e 2 do presente anexo.

4. Para os anos civis de 2021 a 2024, o objetivo de emissões específicas de um fabricante é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas} = \text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}} + \alpha [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

---

<sup>24</sup> 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).

<sup>25</sup> 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).

Em que:

WLTP <sub>objetivo de referência</sub>	é o objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP para 2021, calculado de acordo com o ponto 3;
$\alpha$	é 0,0333;
M $\emptyset$	é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos novos matriculados no ano-alvo, em quilogramas (kg);
M <sub>0</sub>	é 1379,88 em 2021 e se encontra definido no artigo 13.º, n.º 1, alínea a), para 2022, 2023 e 2024;
M $\emptyset$ <sub>2020</sub>	é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos novos matriculados em 2020, em quilogramas (kg);
M <sub>0,2020</sub>	é 1379,88

5. No caso dos fabricantes aos quais tenha sido concedida derrogação de um objetivo de emissões específicas baseado no NEDC para 2021, o objetivo derrogado baseado no WLTP é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo derrogado}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \times \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

WLTP <sub>CO2</sub>	se encontra definido no ponto 3;
NEDC <sub>CO2</sub>	se encontra definido no ponto 3;
NEDC <sub>objetivo 2021</sub>	é o objetivo de emissões específicas para 2021 concedido pela Comissão em conformidade com o artigo 10.º do presente regulamento.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, os objetivos fixados para a frota da UE e os objetivos de emissões específicas de CO<sub>2</sub> de um fabricante devem ser calculados do seguinte modo:

## 6.0. Objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub>

O objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> é a média, ponderada pelo número de automóveis de passageiros matriculados pela primeira vez, dos valores de referência<sub>2021</sub> determinados para cada fabricante aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, em conformidade com o ponto 4.

O valor de referência<sub>2021</sub> é determinado, para cada fabricante, do seguinte modo:

valor de referência<sub>2021</sub> = WLTP<sub>CO<sub>2</sub>, medido</sub> ×

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + \alpha [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

Em que:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>, medido</sub> é a média, para cada fabricante, das emissões de CO<sub>2</sub> medidas combinadas de cada automóvel novo de passageiros matriculado em 2020, tal como determinado e comunicado nos termos do artigo 7.º, alínea a), 1-B) do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153;

NEDC<sub>objetivo 2020</sub> e NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> como definido no ponto 3;

M<sub>∅2021</sub> é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos novos matriculados em 2021, em quilogramas (kg);

M<sub>0</sub> é 1379,88<sup>26</sup>

α, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub> são os definidos no ponto 4.

## 6.1. Objetivos para a frota da UE para 2025 e 2030

### 6.1.1. Objetivos para a frota da UE para 2025 a 2029

Objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub> = objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> × (1 - fator de redução<sub>2025</sub>)

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> [...] como definido no ponto 6.0.

fator de redução<sub>2025</sub> é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea a).

---

<sup>26</sup> Indicado igualmente no ponto 4.

## 6.1.2. Objetivo para a frota da UE para 2030 e anos seguintes

Objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub> = objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> × (1 - fator de redução<sub>2030</sub>)

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> [...] como definido no ponto 6.0.

fator de redução<sub>2030</sub> é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 5, alínea a).

## 6.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 e anos seguintes

### 6.2.1. 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub> +  $\alpha_{2025}$  × (TM-TM<sub>0</sub>)

Em que:

objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub> é determinado de acordo com o ponto 6.1.1;

$\alpha_{2025}$  é  $\frac{\alpha_{2025} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

em que,

$\alpha_{2021}$  é o gradiente da melhor reta resultante da aplicação do método linear dos mínimos quadrados à massa de ensaio (variável independente) e as emissões específicas de CO<sub>2</sub> (variável dependente) de cada veículo da frota da UE em 2021;

emissões médias<sub>2021</sub> é a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de todos os veículos matriculados pela primeira vez em 2021, dos fabricantes para os quais é calculado um objetivo de emissões específicas de acordo com o ponto 4;

TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas, de todos os veículos do fabricante matriculados pela primeira vez no ano civil em causa;

TM<sub>0</sub> é o valor determinado de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d).

## 6.2.2. 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub> +  $\alpha_{2030} \times (TM - TM_0)$

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub> é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

$\alpha_{2030}$  é  $\frac{\alpha_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

em que,

$\alpha_{2021}$  é o gradiente da melhor reta resultante da aplicação do método linear dos mínimos quadrados à massa de ensaio (variável independente) e as emissões específicas de CO<sub>2</sub> (variável dependente) de cada veículo da frota da UE em 2021;

emissões médias<sub>2021</sub> é a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de todos os veículos matriculados pela primeira vez em 2021, dos fabricantes para os quais é calculado um objetivo de emissões específicas de acordo com o ponto 4;

TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas, de todos os veículos do fabricante matriculados pela primeira vez no ano civil em causa;

TM<sub>0</sub> é o valor determinado de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d).

### 6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência × fator ZLEV

Em que:

objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> de referência determinado em conformidade com o ponto 6.2.1, para o período de 2025 a 2029, e com o ponto 6.2.2, para 2030 e anos seguintes;

fator ZLEV é (1+y-x), a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso

em que,

y é a proporção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis de passageiros matriculados pela primeira vez do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como ZLEV<sub>específico</sub> de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de automóveis de passageiros matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x é 15 % nos anos de 2025 a 2029 e [...] [35] % [...] a partir de 2030.

## PARTE B. OBJETIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS DE CO<sub>2</sub> PARA VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIROS

1. Em 2020 as emissões específicas de CO<sub>2</sub> de cada veículo comercial ligeiro são determinadas com base na seguinte fórmula:

$$\text{Emissões específicas de CO}_2 = 147 + \alpha \times (M - M_0)$$

Em que:

M	=	massa do veículo em ordem de marcha, em quilogramas (kg)
M <sub>0</sub>	=	1766,4.
α	=	0,096.

2. O objetivo de emissões específicas de um fabricante em 2020 é calculado como a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de cada veículo comercial ligeiro novo matriculado nesse ano civil de que aquele seja o fabricante.

3. O objetivo de emissões específicas de referência de um fabricante em 2021 é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \times \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub></sub> é o valor das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> em 2020, determinado em conformidade com o anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, sem incluir as reduções de CO<sub>2</sub> resultantes da aplicação do artigo 11.º do presente regulamento;

NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> é o valor das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub> em 2020, determinado em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2017/1152 da Comissão, sem incluir as reduções de CO<sub>2</sub> resultantes da aplicação do artigo 11.º do presente regulamento;

NEDC<sub>objetivo 2020</sub> é o objetivo de emissões específicas para 2020, calculado de acordo com os pontos 1 e 2 do presente anexo.

4. Para os anos civis de 2021 a 2024, o objetivo de emissões específicas de um fabricante é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas} = \text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}} + \alpha [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}}$  é o objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP para 2021, calculado de acordo com o ponto 3;

$\alpha$  é 0,096;

$M_{\theta}$  é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano-alvo, em quilogramas (kg);

$M_0$  é 1 766,4 em 2020 e, para 2021, 2022 e 2023, o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 5 do Regulamento (UE) n.º 510/2011, e, para 2024, o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 1, alínea b), do presente regulamento;

$M_{\theta 2020}$  é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2020, em quilogramas (kg);

$M_{0,2020}$  é 1766,4.

5. No caso dos fabricantes aos quais tenha sido concedida derrogação de um objetivo de emissões específicas baseado no NEDC para 2021, o objetivo derrogado baseado no WLTP é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo derrogado}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \times \left( \frac{\text{NEDC}_{\text{CO}_2 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$   $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  se encontra definido no ponto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$   $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  se encontra definido no ponto 3;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo 2021}}$  é o objetivo de emissões específicas para 2021 concedido pela Comissão em conformidade com o artigo 10.º do presente regulamento.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, os objetivos fixados para a frota da UE e os objetivos de emissões específicas de CO<sub>2</sub> de um fabricante devem ser calculados do seguinte modo:

#### 6.0. Objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub>

O objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez, dos valores de referência <sub>2021</sub> determinados para cada fabricante aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, em conformidade com o ponto 4.

O valor de referência<sub>2021</sub> é determinado, para cada fabricante, do seguinte modo:

valor de referência<sub>2021</sub> =  $WLT_{CO_2, \text{ medido}} \times$

$$\left( \frac{NEDC_{2020 \text{ target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + \alpha [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

Em que:

$WLT_{CO_2, \text{ medido}}$  é a média, para cada fabricante, das emissões de CO<sub>2</sub> medidas combinadas de cada veículo comercial ligeiro matriculado em 2020, tal como determinado e comunicado nos termos do artigo 7.º, alínea a), 1-B) do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152;

$NEDC_{\text{objetivo } 2020}$  e  $NEDC_{CO_2}$  são como definidos no ponto 3;

$M_{\emptyset 2021}$  é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021, em quilogramas (kg);

$M_0$  é o valor  $M_0$  definido no ponto 4 para o ano 2021;

$\alpha$ ,  $M_{\emptyset 2020}$ ,  $M_0, 2020$  são como definidos no ponto 4.

## 6.1. Objetivos para a frota da UE para 2025 e 2030

### 6.1.1. Objetivos para a frota da UE para 2025 a 2029

Objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub> = objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> × (1 - fator de redução<sub>2025</sub>)

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> [...] como definido no ponto 6.0.

fator de redução<sub>2025</sub> é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea b).

### 6.1.2. Objetivo para a frota da UE para 2030 e anos seguintes

Objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub> = objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> × (1 - fator de redução<sub>2030</sub>)

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2021</sub> [...] como definido no ponto 6.0.

fator de redução<sub>2030</sub> é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 5, alínea b).

## 6.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 e anos seguintes

### 6.2.1. 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub> +  $\alpha$  × (TM-TM<sub>0</sub>)

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub> é determinado de acordo com o ponto 6.1.1;

$\alpha$  é  $\alpha_{2025}$ , quando a massa de ensaio média dos veículos matriculados pela primeira vez dos fabricantes for igual ou inferior a TM<sub>0</sub>, determinada de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d), e  $\alpha_{2021}$ , quando a massa de ensaio média dos veículos matriculados pela primeira vez dos fabricantes for superior a TM<sub>0</sub>, determinada de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d),

em que,

$\alpha_{2025}$  é  $\frac{\alpha_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

$\alpha_{2021}$  é o gradiente da melhor reta resultante da aplicação do método linear dos mínimos quadrados à massa de ensaio (variável independente) e às emissões específicas de CO<sub>2</sub> (variável dependente) de cada veículo da frota da UE matriculado pela primeira vez em 2021;

emissões médias<sub>2021</sub> é a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de todos os veículos matriculados pela primeira vez em 2021, dos fabricantes para os quais é calculado um objetivo de emissões específicas de acordo com o ponto 4;

TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas, de todos os veículos do fabricante matriculados pela primeira vez no ano civil em causa;

TM<sub>0</sub> é o valor determinado de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d).

## 6.2.2. 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub> +  $\alpha$  × (TM-TM<sub>0</sub>)

Em que:

Objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub> é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

$\alpha$  é  $\alpha_{2030}$ , quando a massa de ensaio média dos veículos matriculados pela primeira vez dos fabricantes for igual ou inferior a TM<sub>0</sub>, determinada de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d), e  $\alpha_{2021}$ , quando a massa de ensaio média dos veículos matriculados pela primeira vez dos fabricantes for superior a TM<sub>0</sub>, determinada de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d),

em que,

$\alpha_{2030}$  é  $\frac{\alpha_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$\alpha_{2021}$  é o gradiente da melhor reta resultante da aplicação do método linear dos mínimos quadrados à massa de ensaio (variável independente) e às emissões específicas de CO<sub>2</sub> (variável dependente) de cada veículo da frota da UE matriculado pela primeira vez em 2021;

emissões médias<sub>2021</sub> é a média das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de todos os veículos matriculados pela primeira vez em 2021, dos fabricantes para os quais é calculado um objetivo de emissões específicas de acordo com o ponto 4;

TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas, de todos os veículos do fabricante matriculados pela primeira vez no ano civil em causa;

TM<sub>0</sub> é o valor determinado de acordo com o artigo 13.º, n.º 1, alínea d).

### 6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

#### 6.3.1. De 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência - ( $\emptyset_{\text{objetivos}}$  - objetivo para a frota da UE<sub>2025</sub>)) × fator ZLEV

Em que:

objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado em conformidade com o ponto 6.2.1;

$\emptyset_{\text{objetivos}}$  é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados em conformidade com o ponto 6.2.1;

fator ZLEV é  $(1+y-x)$ , a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso

em que,

$y$  é a proporção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como  $ZLEV_{\text{especifico}}$  de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

$x$  é 15 %.

### 6.3.2. 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência - ( $\emptyset_{\text{objetivos}}$  - objetivo para a frota da UE<sub>2030</sub>))  $\times$  fator ZLEV

Em que:

objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado em conformidade com o ponto 6.2.2;

$\emptyset_{\text{objetivos}}$  é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados em conformidade com o ponto 6.2.2;

fator ZLEV é  $(1+y-x)$ , a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso

em que,

y é a proporção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como  $ZLEV_{\text{especifico}}$  de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x é 30 %.

## ANEXO II

### ***VIGILÂNCIA E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES DE AUTOMÓVEIS NOVOS DE PASSAGEIROS***

#### ***PARTE A – Recolha de dados sobre automóveis novos de passageiros e determinação da informação de vigilância das emissões de CO<sub>2</sub>***

1. Dados pormenorizados a compilar anualmente por cada Estado-Membro relativamente a cada automóvel novo de passageiros matriculado como veículo M1 no seu território:

- a) Fabricante;
- b) Número de homologação e respetivas extensões;
- c) Modelo, variante e versão (conforme o caso);
- d) Marca e designação comercial;
- e) Categoria do veículo homologado;
- f) Número de novas matrículas;
- g) Massa em ordem de marcha;
- h) Emissões específicas de CO<sub>2</sub> (NEDC e WLTP);
- i) Superfície de apoio das rodas: distância entre eixos, largura de via do eixo direcional e largura de via do outro eixo;
- j) Tipo de combustível e modo do combustível;
- k) Cilindrada;
- l) Consumo de energia elétrica;
- m) Código da tecnologia inovadora ou grupo de tecnologias inovadoras e redução das emissões de CO<sub>2</sub> por meio desta(s) tecnologia(s) (NEDC e WLTP);
- n) Potência útil máxima;
- o) Número de identificação do veículo;
- p) Massa de ensaio WLTP;
- q) Fatores de desvio e verificação referidos no anexo I, ponto 3.2.8, do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153;
- r) Categoria do veículo matriculado;

- s) Número de identificação da família de veículos;
- t) Autonomia elétrica, se aplicável.

Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, em conformidade com o artigo 7.º, todos os parâmetros enumerados no presente ponto, segundo o modelo da parte B, secção 2.

2. Os dados pormenorizados referidos no ponto 1 devem provir do certificado de conformidade do automóvel de passageiros em causa. No caso dos veículos com alimentação dupla (gasolina e gás) em cujos certificados de conformidade figurem as emissões específicas de CO<sub>2</sub> para os dois tipos de combustível, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor medido para gás.

3. Cada Estado-Membro deve determinar, relativamente a cada ano:

- a) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros objeto da homologação CE;
- b) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados individualmente;
- c) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados a nível nacional em pequenas séries.

### ***PARTE B – Modelos para transmissão dos dados***

Modelos a utilizar pelos Estados-Membros na comunicação anual das informações especificadas na parte A, pontos 1 e 3:

#### **Secção 1 – Dados de vigilância agregados**

Estado-Membro <sup>27</sup>	
Ano	
Número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros objeto da homologação CE	
Número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados individualmente	
Número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados a nível nacional em pequenas séries	

<sup>27</sup> Códigos ISO 3166 alfa-2, com exceção da Grécia e do Reino Unido, cujos códigos são "EL" e "UK", respetivamente.

Secção 2 – Dados de vigilância pormenorizados – registo de um veículo

Referência da parte A, ponto 1	Dados pormenorizados por veículo matriculado
a)	Nome do fabricante – Denominação normalizada na UE
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem)
	Nome do fabricante no registo do Estado-Membro <sup>1</sup>
b)	Número de homologação e respetivas extensões
c)	Modelo
	Variante
	Versão
d)	Marca e designação comercial
e)	Categoria do veículo homologado
f)	Número de novas matrículas
g)	Massa em ordem de marcha
h)	Emissões específicas de CO <sub>2</sub> (combinadas)  Valor NEDC até 31 de dezembro de 2020, exceto para os veículos abrangidos pelo artigo 5.º, caso em que o valor NEDC deve ser determinado até 31 de dezembro de 2022, em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153
	Emissões específicas de CO <sub>2</sub> (combinadas)  Valor WLTP
i)	Distância entre eixos
	Largura de via do eixo direcional (eixo 1)
	Largura de via do outro eixo (eixo 2)

j)	Tipo de combustível
	Modo do combustível
k)	Cilindrada (cm <sup>3</sup> )
l)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
m)	Código das ecoinovações
	Total das reduções de emissões de CO <sub>2</sub> devidas às ecoinovações – NEDC até 2020, inclusive
	Total das reduções de emissões de CO <sub>2</sub> devidas às ecoinovações – WLTP
n)	Potência útil máxima
o)	Número de identificação do veículo
p)	Massa de ensaio WLTP
q)	Fator de desvio, De (se disponível)
	Fator de verificação (se disponível)
r)	Categoria de veículo matriculado
s)	Número de identificação da família de veículos
t)	Autonomia elétrica, se aplicável

**Notas:**

<sup>1</sup> No caso de homologações nacionais em pequenas séries (NSS) ou de homologações individuais (IVA), deve ser indicado o nome do fabricante na coluna "Nome do fabricante no registo do Estado-Membro", ao passo que, na coluna "Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE", deve ser inscrita a menção "AA-NSS" ou "AA-IVA", consoante o caso.

## ANEXO III

### ***VIGILÂNCIA E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES DE VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIOS***

#### **A. Recolha de dados sobre veículos comerciais ligeiros e determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO<sub>2</sub>**

##### *1. Dados pormenorizados*

##### **1.1. Veículos completos registados na categoria N<sub>1</sub>**

No caso de veículos completos detentores de homologação CE e registados na categoria N<sub>1</sub>, os Estados-Membros devem, em relação a cada ano civil, registar os seguintes dados pormenorizados para cada veículo comercial ligeiro novo aquando da primeira matrícula no seu território:

- a) Fabricante;
- b) Número de homologação e respetivas extensões;
- c) Modelo, variante e versão;
- d) Marca;
- e) Categoria do veículo homologado;
- f) Categoria do veículo matriculado;
- g) Emissões específicas de CO<sub>2</sub> (NEDC e WLTP);
- h) Massa em ordem de marcha;
- i) Massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- j) Superfície de apoio das rodas: distância entre eixos, largura de via do eixo direcional e largura de via do outro eixo;
- k) Tipo de combustível e modo do combustível;
- l) Cilindrada;
- m) Consumo de energia elétrica;
- n) Código da tecnologia inovadora ou grupo de tecnologias inovadoras e redução das emissões de CO<sub>2</sub> por meio dessas tecnologias 2 (NEDC e WLTP);

- o) Número de identificação do veículo;
- p) Massa de ensaio WLTP;
- q) Fatores de desvio e verificação referidos no ponto 3.2.8 do anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152;
- r) Número de identificação da família de veículos determinado em conformidade com o anexo XXI, ponto 5.0, do Regulamento (UE) 2017/1151;
- s) Autonomia elétrica, se aplicável.

Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, em conformidade com o artigo 7.º, todos os parâmetros enumerados no presente ponto, segundo o modelo da parte C, secção 2, do presente anexo.

#### 1.2. Veículos homologados num processo em várias fases e matriculados na categoria N<sub>1</sub>

No caso de veículos construídos em várias fases e matriculados na categoria N<sub>1</sub>, os Estados-Membros devem, em relação a cada ano civil, registar os seguintes dados pormenorizados no que respeita a:

- a) Veículo de base (incompleto): os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o), ou, em vez dos dados especificados nas alíneas h) e i), a massa acrescentada por omissão que é fornecida no âmbito das informações para efeitos de homologação a que se refere o anexo I, ponto 2.17.2, da Diretiva 2007/46/CE;
- b) Veículo de base (completo): os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o);
- c) Veículo completado: os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), f), g), h), j), k), l), m) e o).

Se, em relação ao veículo de base, não puder ser fornecido algum dos dados referidos nas alíneas a) e b), o Estado-Membro deve, em alternativa, fornecer os dados relativos ao veículo completado.

Para os veículos completados da categoria N<sub>1</sub>, deve ser utilizado o formato descrito na parte C, secção 2.

O número de identificação do veículo referido no ponto 1.1, alínea o), não pode ser divulgado publicamente.

- 2. Os dados referidos no ponto 1 são os constantes do certificado de conformidade. No caso dos veículos com alimentação dupla (gasolina e gás) em cujos certificados de conformidade figurem as emissões específicas de CO<sub>2</sub> para os dois tipos de combustível, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor medido para gás.

3. Cada Estado-Membro deve determinar, relativamente a cada ano:
- a) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto da homologação CE;
  - b) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação em várias fases, se disponível;
  - c) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados individualmente;
  - d) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados a nível nacional em pequenas séries.

**B. Metodologia para determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos**

As informações de vigilância que os Estados-Membros devem determinar nos termos da parte A, pontos 1 e 3, do presente anexo são determinadas com base na metodologia constante da presente parte.

*1. Número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados*

Os Estados-Membros devem determinar o número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no seu território no ano de vigilância em causa, diferenciando-os entre veículos objeto da homologação CE, objeto de homologações individuais e objeto de homologações nacionais em pequenas séries, e, se disponível, o número de veículos construídos em várias fases.

*2. Veículos completados*

No caso de veículos construídos em várias fases, as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos veículos completados são atribuídas ao fabricante do veículo de base.

Para assegurar que os valores das emissões de CO<sub>2</sub>, da eficiência dos combustíveis e da massa dos veículos completados são representativos, sem impor um encargo excessivo ao fabricante do veículo de base, a Comissão deve apresentar um processo de vigilância específico, bem como, se for caso disso, alterar, conforme necessário, a legislação aplicável relativa à homologação.

Não obstante o facto de, para efeitos do cálculo do objetivo para 2020 em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 2, a massa acrescentada por omissão dever ser obtida com base na parte C do presente anexo, nos casos em que o valor dessa massa não possa ser determinado, pode ser utilizada a massa em ordem de marcha do veículo completado para o cálculo provisório do objetivo de emissões específicas a que se refere o artigo 7.º, n.º 4.

Se o veículo de base for um veículo completo, deve ser utilizada a sua massa em ordem de marcha para o cálculo do objetivo de emissões específicas. No entanto, se o valor dessa massa não puder ser determinado, pode ser utilizada a massa em ordem de marcha do veículo completado para o cálculo provisório do objetivo de emissões específicas.

### C. Modelos para transmissão dos dados

Modelos a utilizar pelos Estados-Membros na comunicação anual das informações especificadas na parte A, pontos 1 e 3:

<i>Secção 1 – Dados de vigilância agregados</i>	
Estado-Membro <sup>28</sup>	
Ano	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto da homologação CE	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados individualmente	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados a nível nacional em pequenas séries	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados em várias fases (se disponível)	

<sup>28</sup> Códigos ISO 3166 alfa-2, com exceção da Grécia e do Reino Unido, cujos códigos são "EL" e "UK", respetivamente.

*Secção 2 – Dados de vigilância pormenorizados – registo de um veículo*

Referência à parte A, ponto 1.1	Dados pormenorizados por veículo matriculado <sup>(1)</sup>
a)	Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE <sup>(2)</sup>
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem) VEÍCULO COMPLETO/VEÍCULO DE BASE <sup>(3)</sup>
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem) VEÍCULO COMPLETADO <sup>(3)</sup>
	Nome do fabricante no registo do Estado-Membro <sup>(2)</sup>
b)	Número de homologação e respetivas extensões
c)	Modelo
	Variante
	Versão
d)	Marca
e)	Categoria do veículo homologado
f)	Categoria de veículo matriculado
g)	Emissões específicas de CO <sub>2</sub> (combinadas) Valor NEDC até 31 de dezembro de 2020
	Emissões específicas de CO <sub>2</sub> (combinadas) Valor WLTP
h)	Massa em ordem de marcha VEÍCULO DE BASE
	Massa em ordem de marcha VEÍCULO COMPLETADO/VEÍCULO COMPLETO
i) <sup>(4)</sup>	Massa máxima em carga tecnicamente admissível

j)	Distância entre eixos
	Largura de via do eixo direcional (eixo 1)
	Largura de via do outro eixo (eixo 2)
k)	Tipo de combustível
	Modo do combustível
l)	Cilindrada (cm <sup>3</sup> )
m)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
n)	Código dasecoinovações
	Total das reduções de emissões de CO <sub>2</sub> devidas àsecoinovações – NED até 31 de dezembro de 2020
	Total das reduções de emissões de CO <sub>2</sub> devidas àsecoinovações – WLTP
o)	Número de identificação do veículo
p)	Massa de ensaio WLTP
q)	Fator de desvio, De (se disponível)
	Fator de verificação (se disponível)
r)	Número de identificação da família de veículos
s)	Autonomia elétrica, se aplicável
Diretiva 2007/46/CE, anexo I, ponto 2.17.2 <sup>29</sup>	Massa acrescentada por omissão (se aplicável, no caso de veículos construídos em várias fases)

<sup>29</sup> No caso de veículos construídos em várias fases, a massa em ordem de marcha e a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo de base podem ser substituídas pela massa acrescentada por omissão que é fornecida no âmbito das informações para efeitos de homologação a que se refere o anexo I, ponto 2.17.2, da Diretiva 2007/46/CE.

Notas:

- (1) Se, no caso de veículos construídos em várias fases, não puderem ser fornecidos os dados relativos ao veículo de base, o Estado-Membro deve, no mínimo, fornecer no presente formato os dados especificados relativos ao veículo completado.
- (2) No caso de homologações nacionais em pequenas séries (NSS) ou de homologações individuais (IVA), deve ser indicado o nome do fabricante na coluna "Nome do fabricante no registo do Estado-Membro", ao passo que, na coluna "Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE", deve ser inscrita a menção. "AA-NSS" ou "AA-IVA", consoante o caso.
- (3) No caso de veículos construídos em várias fases, indicar o fabricante do veículo de base (incompleto/completo). Se o fabricante do veículo de base não for conhecido, indicar apenas o fabricante do veículo completado.
- (4) No caso de veículos construídos em várias fases, indicar a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo de base.
- (5) No caso de veículos construídos em várias fases, a massa em ordem de marcha e a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo de base podem ser substituídas pela massa acrescentada por omissão que é fornecida no âmbito das informações para efeitos de homologação a que se refere o anexo I, ponto 2.17.2, da Diretiva 2007/46/CE.

## ANEXO IV

### **Regulamentos revogados com a lista das sucessivas alterações**

Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 140 de 5.6.2009, p. 1)
Regulamento (UE) n.º 397/2013 da Comissão	(JO L 120 de 1.5.2013, p. 4)
Regulamento (UE) n.º 333/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 103 de 5.4.2014, p. 15)
Regulamento Delegado (UE) 2015/6 da Comissão	(JO L 003 de 7.1.2015, p. 1)
Regulamento Delegado (UE) 2017/1502 da Comissão	(JO L 221 de 26.8.2017, p. 4)
Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 145 de 31.5.2011, p. 1)
Regulamento Delegado (UE) n.º 205/2012 da Comissão	(JO L 072 de 10.3.2012, p. 2)
Regulamento (UE) n.º 253/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 084 de 20.3.2014, p. 38)
Regulamento Delegado (UE) n.º 404/2014 da Comissão	(JO L 121 de 24.4.2014, p. 1)
Regulamento Delegado (UE) 2017/748 da Comissão	(JO L 113 de 29.4.2017, p. 9)
Regulamento Delegado (UE) 2017/1499 da Comissão	(JO L 219 de 25.8.2017, p. 1)

---

## ANEXO V

### QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 443/2009	Regulamento (UE) n.º 510/2011	Presente regulamento
Artigo 1.º, primeiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
Artigo 1.º, segundo parágrafo	Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
Artigo 1.º, terceiro parágrafo	–	Artigo 1.º, n.º 3
–	–	Artigo 1.º, n.º 4
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1
Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 2.º, n.º 4	Artigo 2.º, n.º 4	Artigo 2.º, n.º 4
Artigo 3.º, n.º 1, proémio	Artigo 3.º, n.º 1, proémio	Artigo 3.º, n.º 1, proémio
Artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b)
–	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas c), d) e e)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas c), d) e e)
Artigo 3.º, n.º 1, alíneas c) e d)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas f) e g)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas f) e g)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea e)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea j)	–
Artigo 3.º, n.º 1, alíneas f) e g)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas h) e i)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas h) e i)
–	–	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas j), k) e l)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea k)	–	–
Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 1	–	–

–	–	Artigo 4.º, n.º 1, proémio
–	–	Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)
–	Artigo 4.º, primeiro parágrafo	Artigo 4.º, n.º 1, alínea b)
–	–	Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)
–	Artigo 4.º, segundo parágrafo	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 4.º, segundo parágrafo	Artigo 4.º, terceiro parágrafo	Artigo 4.º, n.º 3
Artigo 5.º	Artigo 5.º	–
Artigo 5.º-A	–	Artigo 5.º
Artigo 6.º	Artigo 6.º	–
Artigo 7.º, n.º 1	Artigo 7.º, n.º 1	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)	Artigo 7.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)	Artigo 6.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)
–	–	Artigo 6.º, n.º 2, alínea d)
Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 6.º, n.º 3
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 6.º, n.º 5
Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 6.º, n.º 6
Artigo 7.º, n.º 7	Artigo 7.º, n.º 7	Artigo 6.º, n.º 7
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 7.º, n.º 3
Artigo 8.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos	Artigo 8.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos	Artigo 7.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos

Artigo 8.º, n.º 4, terceiro parágrafo	–	Artigo 7.º, n.º 4, terceiro parágrafo
Artigo 8.º, n.º 5, primeiro parágrafo	Artigo 8.º, n.º 5	Artigo 7.º, n.º 5, primeiro parágrafo
Artigo 8.º, n.º 5, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 6	–
Artigo 8.º, n.º 6	Artigo 8.º, n.º 7	–
Artigo 8.º, n.º 7	–	Artigo 7.º, n.º 6, primeiro parágrafo
–	–	Artigo 7.º, n.º 6, segundo parágrafo
–	Artigo 8.º, n.º 8	–
Artigo 8.º, n.º 8	–	–
Artigo 8.º, n.º 9	Artigo 8.º, n.º 9	Artigo 7.º, n.º 7
–	–	Artigo 7.º, n.º 8
–	Artigo 8.º, n.º 10	Artigo 7.º, n.º 9
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1
Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 8.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a)	Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a)	–
Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b)	Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b)	Artigo 8.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 9.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 3
Artigo 9.º, n.º 4	Artigo 9.º, n.º 4	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 1, proémio	Artigo 10.º, n.º 1, proémio	Artigo 9.º, n.º 1, proémio

Artigo 10.º, n.º 1, alíneas a), b), c), d) e e)	Artigo 10.º, n.º 1, alíneas a), b), c), d) e e)	Artigo 9.º, n.º 1, alíneas a), b), c), d) e e)
–	–	Artigo 9.º, n.º 1, alínea f)
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 9.º, n.º 2
Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.º 2
Artigo 11.º, n.º 3	Artigo 11.º, n.º 3	Artigo 10.º, n.º 3
Artigo 11.º, n.º 4, primeiro parágrafo	–	Artigo 10.º, n.º 4, primeiro parágrafo
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, proémio	–	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, proémio
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea a)	–	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea a)
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b)	–	–
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea c)	–	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b)
Artigo 11.º, n.º 4, terceiro e quarto parágrafos	–	Artigo 10.º, n.º 4, terceiro e quarto parágrafos
Artigo 11.º, n.º 5	Artigo 11.º, n.º 4	Artigo 10.º, n.º 5
Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 11.º, n.º 5	Artigo 10.º, n.º 6
Artigo 11.º, n.º 7	Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 10.º, n.º 7
Artigo 11.º, n.º 8	Artigo 11.º, n.º 7	Artigo 10.º, n.º 8
Artigo 11.º, n.º 9	Artigo 11.º, n.º 8	Artigo 10.º, n.º 9
Artigo 12.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 12.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 11.º, n.º 1, primeiro parágrafo
Artigo 12.º, n.º 1, segundo parágrafo	–	Artigo 11.º, n.º 1, segundo parágrafo

Artigo 12.º, n.º 1, terceiro parágrafo	Artigo 12.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 11.º, n.º 1, terceiro parágrafo
–	–	Artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo
Artigo 12.º, n.º 2	Artigo 12.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.º 3	Artigo 12.º, n.º 3	Artigo 11.º, n.º 3
Artigo 12.º, n.º 4	Artigo 12.º, n.º 4	Artigo 11.º, n.º 4
–	–	Artigo 12.º, n.º 1
–	–	Artigo 12.º, n.º 2
–	–	Artigo 12.º, n.º 3
Artigo 13.º, n.º 1	–	–
–	–	Artigo 13, título
–	–	Artigo 13.º, n.º 1, primeiro parágrafo, proémio
Artigo 13.º, n.º 2, primeiro parágrafo	–	Artigo 13.º, n.º 1, alínea a)
–	Artigo 13.º, n.º 2	Artigo 13.º, n.º 1, alínea b)
		Artigo 13.º, n.º 1, alíneas c) e d)
Artigo 13.º, n.º 2, segundo parágrafo	–	–
Artigo 13.º, n.º 2, terceiro parágrafo	–	Artigo 13.º, n.º 2
–	Artigo 13.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 1
–	Artigo 13.º, n.º 4	–
–	Artigo 13.º, n.º 5	–
Artigo 13.º, n.º 3	Artigo 13.º, n.º 6	Artigo 14.º, n.º 2
Artigo 13.º, n.º 4	–	–
Artigo 13.º, n.º 5	–	–

Artigo 13.º, n.º 6	Artigo 13.º, n.º 3	–
Artigo 13.º, n.º 7	–	Artigo 14.º, n.º 3
Artigo 14.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 1	Artigo 15.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 2	Artigo 14.º, n.º 2	Artigo 15.º, n.º 2
Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 15.º, n.º 3
Artigo 14.º-A, n.º 1	Artigo 15.º, n.º 3	Artigo 16.º, n.º 1
Artigo 14.º-A, n.º 2	Artigo 15.º, n.º 1	Artigo 16.º, n.º 2
Artigo 14.º-A, n.º 3	Artigo 16.º	Artigo 16.º, n.º 3
Artigo 14.º-A, n.º 4	Artigo 15.º, n.º 2	–
Artigo 14.º-A, n.º 5	Artigo 17.º	–
–	–	Artigo 17.º
Artigo 15.º	–	Artigo 17.º
Artigo 16.º	Artigo 18.º	Artigo 18.º
Anexo I	–	Anexo I, parte A
–	Anexo I	Anexo I, parte B
Anexo I, parte A	–	Anexo I, parte A
Anexo II, parte B	–	–
Anexo II, parte C	–	Anexo II, parte B
–	Anexo II	Anexo III
–	–	Anexo IV
–	–	Anexo V