

Bruxelas, 1 de abril de 2019
(OR. en)

7726/19

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

**CODEC 742
CLIMA 88
ENV 325
TRANS 214
MI 281
PE 104**

NOTA INFORMATIVA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
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 ₂ dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação) - Resultados da primeira leitura do Parlamento Europeu, (Estrasburgo, 25 a 28 de março de 2019)

I. INTRODUÇÃO

Nos termos do disposto no artigo 294.º do TFUE e na Declaração Comum sobre as regras práticas do processo de codecisão¹, o Conselho, o Parlamento Europeu e a Comissão realizaram uma série de contactos informais tendo em vista chegar a acordo sobre este dossiê em primeira leitura, evitando assim a necessidade de uma segunda leitura e o recurso à conciliação.

¹ JO C 145 de 30.6.2007, p. 5.

Neste contexto, a relatora, Miriam DALLI (S&D, MT), apresentou uma alteração de compromisso (alteração 100) à proposta de regulamento, em nome da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar. Essa alteração fora acordada durante os contactos informais supramencionados.

Além disso, foi apresentada uma declaração da Comissão (alteração 101).

II. VOTAÇÃO

Na votação, realizada em 27 de março de 2019, o plenário adotou a alteração de compromisso (alteração 100) à proposta de regulamento, bem como a declaração da Comissão (alteração 101). A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na sua resolução legislativa constante do anexo à presente nota².

A posição do Parlamento reflete o que havia sido previamente acordado entre as instituições. O Conselho deverá, por conseguinte, estar em condições de aprovar a posição do Parlamento.

O ato será seguidamente adotado com a redação correspondente à posição do Parlamento.

² Na versão da posição do Parlamento, constante da resolução legislativa, foram assinaladas as modificações introduzidas pelas alterações à proposta da Comissão. Os aditamentos ao texto da Comissão vão assinalados *a negrito e em itálico*. O símbolo "■" indica uma supressão de texto.

Normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos *I**

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 27 de março de 2019, sobre a 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 CO₂ dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Processo legislativo ordinário – reformulação)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2017)0676),
- Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C8-0395/2017),
- Tendo em conta o parecer da Comissão dos Assuntos Jurídicos sobre a base jurídica proposta,
- Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 14 de fevereiro de 2018³,
- Após consulta ao Comité das Regiões,
- Tendo em conta o Acordo Interinstitucional, de 28 de novembro de 2001, para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos atos jurídicos⁴,
- Tendo em conta a carta que, em quarta-feira, 3 de maio de 2018, a Comissão dos Assuntos Jurídicos endereçou à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, nos termos do artigo 104.º, n.º 3, do seu Regimento,
- Tendo em conta o acordo provisório aprovado pela comissão competente, nos termos do artigo 69.º-F, n.º 4, do seu Regimento, e o compromisso assumido pelo representante do Conselho, em carta de 16 de janeiro de 2019, de aprovar a posição do Parlamento, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
- Tendo em conta os artigos 104.º e 59.º do seu Regimento,
- Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança

³ JO C 227 de 28.6.2018, p. 52.

⁴ JO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A8-0287/2018),

- A. Considerando que o Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão concluiu, no seu parecer, que a proposta da Comissão não contém alterações de fundo para além das que nela foram identificadas como tal e que, no que diz respeito à codificação das disposições inalteradas dos atos precedentes com as referidas alterações, a proposta se cinge à codificação pura e simples dos atos existentes, sem alterações substantivas;
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue, tendo em conta as recomendações do Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão⁵;
 2. Toma conhecimento da declaração da Comissão anexa à presente resolução,
 3. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 4. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

⁵ A presente posição substitui as alterações aprovadas em 3 de outubro de 2018 (Textos Aprovados, P8_TA-PROV(2018)0370).

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 27 de março de 2019 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) 2019/... do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que *revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (reformulação)*

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁶,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário⁷,

⁶ JO C 227 de 28.6.2018, p. 52.

⁷ Posição do Parlamento Europeu de 27 de março de 2019.

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸ e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹ 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) 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, o presente regulamento deverá ser aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020. No entanto, é adequado manter em vigor, sem alterações até 2024, as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ e os mecanismos para as alcançar, tal como previstos nos referidos regulamentos,
- (3) ***O Acordo de Paris¹⁰ estabelece, nomeadamente, uma meta a longo prazo em consonância com o objetivo de manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo de 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e de prosseguir os esforços para limitar o aumento da temperatura mundial a 1,5 °C acima desses níveis. As descobertas científicas mais recentes comunicadas pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC) no seu relatório especial sobre o impacto do aquecimento global de 1,5 °C acima dos níveis pré-industriais e as respetivas trajetórias globais de emissão de gases com efeito de estufa confirmam, inequivocamente, o impacto negativo das alterações climáticas. O referido relatório especial conclui que a redução das emissões em todos os setores é crucial para limitar o aquecimento global.***

⁸ Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

⁹ Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

¹⁰ ***JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.***

- (4) *A fim de contribuir para os objetivos do Acordo de Paris, tem de ser acelerada a transformação de todo o setor dos transportes rumo a emissões nulas, tendo em conta a comunicação da Comissão, de 28 de novembro de 2018, intitulada «Um Planeta Limpo para todos – Estratégia a longo prazo da UE para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima», que apresenta uma visão das transformações económicas e sociais necessárias, com a participação de todos os setores da economia e da sociedade, para lograr a transição para emissões nulas de gases com efeito de estufa até 2050.* As emissões dos poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam *significativamente* a nossa saúde *e o ambiente também* têm de ser **■** drasticamente reduzidas sem demora. Após 2020, as emissões *de veículos a motor* de combustão convencionais terão de ser ainda mais reduzidas. Terão de ser implantados veículos com nível nulo ou baixo de emissões e esses veículos terão de ocupar uma quota significativa do mercado até 2030. *Serão necessárias reduções suplementares das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros para além de 2030.*
- (5) A comunicação da Comissão, *de 31 de maio de 2017, intitulada «A Europa em movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos»*, e a *de 8 de novembro de 2017, intitulada «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», salientam que as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ 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 com nível nulo ou baixo de emissões de uma forma tecnologicamente neutra.

- (6) O presente regulamento estabelece um percurso claro para as reduções das emissões de CO₂ provenientes do setor do transporte rodoviário e contribui para o objetivo vinculativo de uma redução, na União, de, pelo menos, 40 %, em comparação com 1990, das emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia até 2030, tal como 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 nacional, da União e dos Estados-Membros no âmbito do Acordo de Paris.
- (7) ***O Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ estabelece as obrigações dos Estados-Membros para cumprir a meta da União de redução das suas emissões de gases com efeito de estufa em 30 % em relação a 2005, em 2030, para os setores não abrangidos pelo regime de comércio de licenças de emissão da União Europeia estabelecido pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹². O transporte rodoviário é um contribuinte importante para as emissões desses setores*** . Acresce que, as ***emissões do transporte rodoviário apresentam uma tendência crescente***, e ***continham a ser significativamente superiores aos níveis de 1990. Caso as emissões do transporte rodoviário continuem a aumentar, esse aumento continuará a anular as reduções de emissões obtidas noutros setores para combater as alterações climáticas.***

¹¹ ***Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática, a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris, e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 156 de 19.6.2018, p. 26).***

¹² Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

- (8) As conclusões do Conselho Europeu de **23 a 24 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.
- (9) A fim de proporcionar aos consumidores da União energia segura, sustentável, competitiva e a preços acessíveis, a eficiência energética, enquanto contributo para moderar a procura, é uma das cinco dimensões, estreitamente interligadas e que se reforçam mutuamente, ***previstas na comunicação da Comissão de 25 de fevereiro de 2015, intitulada «Uma estratégia-quadro para uma União da Energia resiliente dotada de uma política em matéria de alterações climáticas virada para o futuro»***. A ***referida 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 desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, na perspetiva de 2030.

- (10) Uma avaliação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, efetuada em 2015, concluiu que estes regulamentos foram importantes, de um modo geral coerentes e conduziram a 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. *No entanto, os benefícios destes regulamentos foram limitados pela crescente discrepância entre as emissões de CO₂ medidas no quadro do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) e as emissões de CO₂ de veículos testados em condições reais de utilização.*
- (11) É, por conseguinte, adequado, *prosseguir os* objetivos dos **Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, através do estabelecimento** de novos objetivos de redução das emissões de CO₂ da frota da União de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros para o período até 2030. Ao estabelecer os níveis desses objetivos, atendeu-se à sua eficácia para alcançar um contributo custo-eficaz a fim de reduzir as emissões dos setores abrangidos pelo Regulamento **(UE) 2018/842** até 2030 e aos custos e às poupanças daí decorrentes para a sociedade, os fabricantes e os utilizadores de veículos, bem como as implicações diretas e indiretas desses objetivos 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 CO₂ 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.*

- (12) *Deverá ser assegurada uma transição socialmente aceitável e justa para a mobilidade com nível nulo de emissões. Afigura-se, por conseguinte, importante ter em conta os efeitos sociais da referida transição ao longo de toda a cadeia de valor do setor automóvel e abordar, de forma proativa, as implicações para o emprego. Por essa razão, deverão ser ponderados, à escala da União e a nível nacional e regional, programas específicos de requalificação, melhoria das competências e reafecção dos trabalhadores, bem como iniciativas no domínio do ensino e da procura de emprego levadas a cabo em comunidades e regiões afetadas negativamente, em estreito diálogo com os parceiros sociais e as autoridades competentes. No quadro dessa transição, o emprego das mulheres e a igualdade de oportunidades neste setor deverão ser reforçados.*
- (13) *Uma transição bem sucedida para a mobilidade com nível nulo de emissões exige uma abordagem integrada e um ambiente propício para estimular a inovação e manter a liderança tecnológica da União neste setor. Tal inclui investimentos públicos e privados em matéria de investigação e inovação, o aumento da oferta de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, a criação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento, a integração nos sistemas energéticos, bem como a produção sustentável de baterias, o fornecimento de materiais, a reutilização e a reciclagem de baterias na Europa. A transição requer uma ação coerente a nível da União, nacional, regional e local.*

- (14) ***Como parte da execução do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho***¹³, em 2017 entrou em vigor um novo procedimento de ensaio de medição das emissões de CO₂ e do consumo de combustível de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros, o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP - *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure*), estabelecido no Regulamento (UE) 2017/1151¹⁴ da Comissão. Este procedimento de ensaio ***permite*** obter valores de emissão de CO₂ e de consumo de combustível mais representativos das condições reais. É, por conseguinte, adequado que os novos objetivos de emissões de CO₂ se baseiem nas emissões de CO₂ determinadas com base nesse procedimento de ensaio. Considerando, no entanto, que as emissões de CO₂ baseadas no WLTP estarão disponíveis para efeitos do cumprimento de objetivos a partir de 2021, é adequado que as novas normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ sejam definidas como níveis de redução estabelecidos em relação aos objetivos para 2021 ***calculados a partir das emissões de CO₂ medidas para efeitos do procedimento de ensaio de emissões WLTP. A fim de assegurar a fiabilidade e a representatividade dos valores utilizados como ponto de partida para a definição dos objetivos de redução de emissões a aplicar em 2025 e 2030, as condições para efetuar as medições foram clarificadas no quadro da aplicação dos Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152¹⁵ e (UE) 2017/1153¹⁶ da Comissão.***
- (15) É importante que a fixação de requisitos de redução das emissões de CO₂ continue a proporcionar aos fabricantes de automóveis previsibilidade e segurança de planeamento a

¹³ ***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).***

¹⁴ 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).

¹⁵ ***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).***

¹⁶ ***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).***

nível *da União* para toda a sua frota de automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos na *União*.

- (16) *A avaliação efetuada pela Comissão, em 2016, da Diretiva 1999/94/CE¹⁷ do Parlamento Europeu e do Conselho assinalou a necessidade de uma maior clarificação e simplificação do referido ato legislativo, o que permitiria reforçar a sua pertinência, eficácia, eficiência e coerência. A Comissão deverá, por conseguinte, rever essa diretiva até 31 de dezembro de 2020 e apresentar uma proposta legislativa nesta matéria, se adequado. A fim de promover o recurso a veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e mais respeitadores do ambiente, a referida revisão deverá, em particular, ponderar a inclusão de veículos comerciais ligeiros e a necessidade de uma melhor conceção e maior harmonização dos requisitos da União em matéria de rotulagem, que possa fornecer aos consumidores informações comparáveis, fiáveis e de fácil utilização sobre os benefícios de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, incluindo informações sobre os poluentes atmosféricos.*

¹⁷ *Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000, p. 16).*

- (17) Tendo em conta o período de renovação da frota de automóveis e a necessidade de o setor dos transportes rodoviários contribuir para os objetivos climáticos e energéticos para 2030, deverão 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. Essa 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.
- (18) *As normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ estabelecidas no presente regulamento são aplicáveis aos automóveis novos de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros novos. No que diz respeito à frota existente dos referidos veículos, incluindo os veículos usados, podem também ser tomadas, nomeadamente a nível nacional e da União, medidas adicionais destinadas a reduzir as emissões. Por exemplo, podem ser tomadas medidas para incentivar uma maior taxa de renovação da frota, a fim de substituir o mais rapidamente possível os veículos mais velhos e mais poluentes por veículos com melhor desempenho. O acesso a veículos menos dispendiosos com nível nulo ou baixo de emissões poderá estimular uma mudança de comportamento do consumidor e uma difusão mais rápida de tecnologias hipocarbónicas.*

- (19) Embora a União seja um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e evidencie liderança tecnológica neste setor automóvel a nível mundial, a concorrência está a aumentar e este setor 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 regulamentar, incluindo um incentivo específico no domínio dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que ***contribuirá para criar*** um grande mercado interno e apoiar o desenvolvimento tecnológico e a inovação.
- (20) Deverá ser introduzido um mecanismo de incentivo específico que facilite uma transição harmoniosa para a mobilidade com nível nulo de emissões. Esse mecanismo deverá ser concebido de modo a promover a difusão no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões. ***Deverá também ser posta em prática uma medida transitória específica de modo a que, nos Estados-Membros com uma baixa penetração no mercado de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, os consumidores possam ter acesso a esses veículos.***

- (21) Estabelecer **marcos** de referência **adequados** para a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota da União, assim como um mecanismo bem concebido de ajustamento dos objetivos de emissões específicas 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, o lançamento **e a comercialização** de tais veículos, sem impedir que ainda se melhore a eficiência dos motores de combustão interna convencionais.
- (22) Para determinar os créditos correspondentes aos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, é apropriado ter em conta as diferenças de emissões de CO₂ entre veículos. ***No que diz respeito aos automóveis de passageiros, deverá ser reconhecido o papel dos veículos com nível baixo de emissões, nomeadamente dos veículos híbridos recarregáveis, para a transição para veículos com nível nulo de emissões.*** O mecanismo de ajustamento deverá assegurar que um fabricante que vá além do marco de referência beneficie de um objetivo de emissões específicas mais elevado. A fim de garantir uma abordagem equilibrada, deverão ser fixados limites para o nível de ajustamento possível no âmbito desse mecanismo. Esta metodologia proporcionará incentivos que promoverão a criação atempada das infraestruturas de carregamento e de abastecimento e gerará elevados benefícios para os consumidores, a competitividade e o ambiente.

- (23) ***O regime jurídico a prever para o cumprimento do*** objetivo para a frota da União deverá assegurar que os objetivos de redução de emissões não afetem a concorrência e sejam socialmente equitativos e sustentáveis, que tenham em conta a diversidade existente entre os fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções injustificadas da concorrência entre eles.
- (24) 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 específicas **■** 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 deverá 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.***
- (25) Deverá evitar-se que os objetivos para a frota da União sejam alterados devido a alterações na massa média da frota. As alterações na massa média deverão, 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 deverão ter lugar de dois em dois anos, com efeitos a partir de 2025.

- (26) 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 CO₂ de todos os veículos novos matriculados nesse ano e ter em conta as alterações nos objetivos para a frota da União entre 2021, 2025 e 2030, de modo a assegurar um esforço de redução de emissões igual por parte de todos os fabricantes. No que diz respeito aos veículos comerciais ligeiros, deverá ser aplicada a abordagem utilizada para os fabricantes de automóveis de passageiros aos fabricantes de furgonetas derivadas de automóveis ligeiros, ao passo que para os fabricantes dos veículos abrangidos pelos segmentos mais pesados deverá ser fixado um declive fixo mais elevado para a totalidade do período de referência visado.
- (27) **■** 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 deverá 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 CO₂ no mundo real. Esta modalidade deverá, por conseguinte, ser mantida e o seu âmbito de aplicação deverá ser alargado de modo a incentivar a melhoria da eficiência dos sistemas de ar condicionado.

- (28) No entanto, deverá 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 deverá ter a possibilidade de reexaminar o nível desse 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 deverão ser calculadas para efeitos do cumprimento de objetivos.
- (29) *Os componentes leves sustentáveis são importantes para reduzir o consumo de energia e as emissões de CO₂ dos veículos novos. O seu desenvolvimento e a sua difusão deverão contribuir para a transição para uma mobilidade com nível nulo ou com baixas emissões.*

- (30) *A Diretiva 2007/46/CE do Parlamento e do Conselho*¹⁸ estabeleceu 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.
- (31) 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.
- (32) *Nos casos em que os veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões com uma massa de referência superior a 2 610 kg, ou 2 840 kg, consoante o caso, fiquem excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento apenas devido à massa do sistema de armazenamento de energia, é adequado permitir que esses veículos sejam contabilizados como abrangidos pelo âmbito de aplicação.*

¹⁸ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (33) 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 que sejam considerados independentes com base nos critérios estabelecidos no presente regulamento. Os referidos 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 CO₂ e coerentes com as características dos respetivos segmentos de mercado.
- (34) Reconhecendo o impacto desproporcionado para os pequenos fabricantes que resultaria do cumprimento dos objetivos de emissões específicas determinados com base na utilidade do veículo, os elevados encargos administrativos do procedimento de derrogação e o benefício apenas marginal em termos de redução de emissões de CO₂ 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 anualmente na União deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias. No entanto, caso um fabricante que beneficie de uma isenção requeira uma derrogação e esta lhe seja atribuída, é apropriado que o referido fabricante tenha de cumprir o objetivo da derrogação.

- (35) O procedimento relativo à concessão aos fabricantes especializados de derrogações ao objetivo de 95 g CO₂/km para a frota da União assegura que o esforço de redução de emissões exigido a esses fabricantes especializados seja coerente com o dos grandes fabricantes relativamente àquele objetivo. ***É conveniente continuar a facultar a esses fabricantes especializados a possibilidade de beneficiarem de uma derrogação também em relação aos objetivos aplicáveis a partir de 2025 e até 2028.***
- (36) Na determinação das emissões médias específicas de CO₂ de todos os automóveis novos ***de passageiros*** e veículos comerciais ligeiros novos matriculados na ***União*** pelos quais os fabricantes são responsáveis, deverão ser tidos em conta todos os automóveis ***de passageiros*** e veículos comerciais ligeiros, independentemente da sua massa ou outras características, consoante o caso. 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 aos quais a homologação não seja alargada ao abrigo do artigo 2.º, n.º 2, do mesmo regulamento■, as emissões relativas a esses veículos deverão ser medidas de acordo com ***os mesmos processos*** de medição especificados ***nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, nomeadamente os procedimentos estabelecidos*** no Regulamento (CE) n.º 692/2008¹⁹ 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 e (UE) 2017/1153■. Os valores resultantes das emissões de CO₂ deverão ser inscritos no certificado de conformidade do veículo, a fim de permitir a sua inclusão no regime de vigilância.

¹⁹ 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).

- (37) As emissões específicas de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros completados deverão ser atribuídas ao fabricante do veículo de base.
- (38) 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 CO₂, deverão ter a possibilidade de prever com certeza razoável as emissões de CO₂ dos veículos completados. A Comissão deverá assegurar que essas necessidades sejam devidamente refletidas *nas medidas de execução adotadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007*.
- (39) A fim de proporcionar a necessária flexibilidade com vista a atingir os seus objetivos ao abrigo do presente regulamento, os fabricantes poderão decidir constituir um agrupamento, de forma aberta, transparente e não discriminatória. Os acordos de criação de agrupamentos não deverão ter duração superior a cinco anos, mas deverão poder, 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.

- (40) A possibilidade de os fabricantes formarem agrupamentos revelou-se uma forma eficiente em termos de custos de conseguirem cumprir os objetivos de emissões de CO₂, facilitando, em particular, o cumprimento pelos fabricantes que produzem uma gama reduzida de veículos. A fim de melhorar a neutralidade concorrencial, a Comissão deverá dispor de poderes para clarificar as condições em que os fabricantes independentes podem formar agrupamentos, a fim de poderem ser equiparados a empresas ligadas.
- (41) É necessário um sólido mecanismo de controlo da conformidade para assegurar que os objetivos estabelecidos no presente regulamento sejam atingidos.
- (42) Para alcançar as reduções de emissões de CO₂ exigidas nos termos do presente regulamento, é também essencial que as emissões dos veículos em circulação sejam conformes com os valores de CO₂ determinados na homologação. Por conseguinte, deverá ser possível à Comissão, no cálculo das emissões de CO₂ médias específicas de um fabricante, tomar em consideração eventuais não conformidades sistemáticas detetadas pelas autoridades de homologação nas emissões de CO₂ de veículos em circulação.

- (43) A Comissão deverá dispor de poderes para estabelecer e pôr em prática um procedimento de verificação da *correspondência entre as* emissões de CO₂ dos veículos *em circulação, tal como determinado nos termos do WLTP, e os valores referentes às emissões de CO₂ registados nos certificados de conformidade. No âmbito do desenvolvimento deste procedimento, deverá ser dada especial atenção à identificação de métodos, incluindo a utilização de dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia, para identificar estratégias através das quais seja artificialmente melhorado o desempenho de um veículo em termos de emissões de CO₂ no procedimento de ensaio de homologação. Caso sejam detetados desvios ou estratégias que melhorem artificialmente o desempenho de um veículo em termos de emissões de CO₂ no decurso de tais verificações, essas conclusões deverão ser consideradas suficientes para suspeitar da existência de um risco grave de incumprimento dos requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰ e no Regulamento (CE) n.º 715/2007, devendo os Estados-Membros, nessa base, tomar as medidas necessárias ao abrigo doo capítulo XI do Regulamento (UE) 2018/858.*

²⁰ *Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).*

- (44) As emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos são medidas de forma harmonizada na União, de acordo com o *procedimento de ensaio WLTP*. A fim de minimizar os encargos administrativos decorrentes do presente regulamento, o cumprimento deverá ser aferido em função dos dados relativos à matrícula de automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos na **União** recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão. Para assegurar a coerência dos dados utilizados na avaliação do cumprimento, as regras para a recolha e comunicação desses dados deverão ser harmonizadas tanto quanto possível. Por conseguinte, a responsabilidade das autoridades competentes no fornecimento de dados corretos e completos e a necessidade de uma cooperação efetiva entre essas autoridades e a Comissão relativamente à qualidade dos dados deverão ser claramente definidas.
- (45) O cumprimento pelos fabricantes dos objetivos estabelecidos pelo presente regulamento deverá ser avaliado a nível da União. Os fabricantes cujas emissões médias específicas de CO₂ 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. *A Comissão deverá, na sua revisão de 2023, avaliar a possibilidade de atribuir esses montantes da taxa sobre as emissões excedentárias a um fundo específico ou a um programa relevante que vise assegurar uma transição justa para a mobilidade com nível nulo de emissões e apoiar a requalificação, a melhoria das competências e o desenvolvimento de outras competências dos trabalhadores do setor automóvel.*

- (46) 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.
- (47) O presente regulamento deverá ser aplicável sem prejuízo da plena aplicação das regras de concorrência da União.

- (48) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento de redução das emissões de CO₂ efetivamente emitidas está fortemente dependente da representatividade das condições reais de utilização no procedimento de ensaio oficial. De acordo com o parecer científico 1/2016 do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA), *intitulado «Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (Reduzir o hiato entre as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros em condições reais de utilização e em ensaios laboratoriais)* e a recomendação do Parlamento Europeu, *de 4 de abril de 2017, ao Conselho e à Comissão* na sequência do seu inquérito deste sobre a medição das emissões no setor automóvel²¹, deverá ser posto em prática um mecanismo de avaliação da representatividade das condições reais de utilização em relação às emissões de CO₂ dos veículos e dos valores de consumo de energia determinados de acordo com o *procedimento de ensaio WLTP. A forma mais fiável de garantir a representatividade das condições reais de utilização em relação aos valores de homologação consiste na utilização de dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia*. A Comissão deverá, por conseguinte, dispor de poderes para ■ desenvolver os procedimentos necessários para ■ a recolha *e o tratamento* dos dados *relativos ao consumo de combustível e energia necessários* para a realização dessas avaliações *e para assegurar a disponibilidade desses dados ao público, proporcionando simultaneamente a proteção de todos os dados pessoais. Além disso, a fim de assegurar a disponibilidade de dados relativos ao consumo de combustível e de energia de veículos elétricos a bateria e de veículos com motopropulsores alimentados por combustíveis gasosos, incluindo o hidrogénio, os trabalhos de normalização relativos aos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia para esses veículos deverão ser prosseguidos sem demora, no âmbito da aplicação do Regulamento (UE) 2017/1151.*

²¹ JO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

- (49) *A Comissão deverá, além disso, avaliar de que modo os dados relativos ao consumo de combustível e de energia podem ajudar a garantir que as emissões de CO₂ provenientes dos veículos, determinadas de acordo com o procedimento de ensaio WLTP, continuam a ser representativas das emissões em condições reais de utilização ao longo do tempo para todos os fabricantes e, mais precisamente, de que modo esses dados podem ser utilizados para monitorizar a disparidade entre as emissões de CO₂ em laboratório e em condições reais de utilização e, se necessário, para evitar que essa diferença aumente.*
- (50) *É importante avaliar as emissões ao longo de todo o ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros a nível da União. Para o efeito, a Comissão deverá, o mais tardar até 2023, avaliar a possibilidade de desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo de todo o ciclo de vida desses veículos colocados no mercado da União. A Comissão deverá adotar medidas de acompanhamento, incluindo, se necessário, propostas legislativas.*

- (51) Em 2024, terá lugar a revisão dos progressos alcançados ao abrigo do Regulamento *(UE) 2018/842 e da Diretiva 2003/87/CE*. É  , por conseguinte, conveniente avaliar *de forma abrangente* a eficácia do presente regulamento *em 2023*, a fim de permitir uma avaliação coordenada e coerente das medidas executadas ao abrigo desses instrumentos. *No contexto da revisão de 2023, a Comissão deverá também identificar um percurso claro com vista a reduções suplementares de emissões de CO₂ 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 essa revisão deverá ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento.*

- (52) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão *relacionadas com a especificação das condições pormenorizadas que se aplicam aos acordos de agrupamento, a adoção de regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de vigilância e comunicação de dados sobre as emissões médias e a aplicação dos anexos II e III, a adoção de regras pormenorizadas sobre os procedimentos para comunicar os desvios identificados em resultado das verificações das emissões de CO₂ dos veículos em circulação e para ter em conta esses desvios no cálculo das emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante, a determinação dos métodos para cobrar taxas sobre emissões excedentárias, a publicação do desempenho dos fabricantes, a adoção de disposições pormenorizadas relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras ou dos pacotes tecnológicos inovadores, a adoção de procedimentos pormenorizados de recolha e tratamento dos dados relativos aos parâmetros das emissões de CO₂ em condições reais de utilização e ao consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização de veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros, a determinação dos procedimentos para a verificação (i) de que os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível registados nos certificados de conformidade correspondem às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos em circulação, e (ii) da presença de quaisquer estratégias a bordo ou relacionadas com os veículos incluídos na amostra que melhorem artificialmente o desempenho do veículo nos ensaios realizados para efeitos de homologação, e a determinação dos parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO₂. As referidas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²².*

²² *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).*

- (53) A fim de alterar **■** ou complementar, consoante o caso, 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 diz respeito à alteração dos requisitos relativos aos dados e os parâmetros de dados previstos nos anexos II e III do presente regulamento, ao estabelecimento de regras relativas à interpretação dos critérios de elegibilidade para derrogações para determinados fabricantes, ao conteúdo dos pedidos de derrogação, ao conteúdo e à avaliação dos programas para a redução de emissões específicas de CO₂, **■** à alteração do anexo I, parte A, do presente regulamento para efeitos da determinação das fórmulas de cálculo dos objetivos da derrogação para fabricantes especializados, à **adaptação** do limite ***para as contribuições totais das tecnologias inovadoras*** que reduzem as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante a partir de 2025 em diante, ***ao estabelecimento dos princípios orientadores e dos critérios para a definição dos procedimentos de realização das verificações, ao estabelecimento das medidas de adaptação dos valores de M_0 e TM_0 , e à adaptação das fórmulas de cálculo dos objetivos de emissões específicas para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar.*** É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor²³. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, **■** o Parlamento Europeu e o Conselho ***recebem*** todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos ***têm*** sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (54) Os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 deverão ser revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.
- (55) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, não podem ser ***suficientemente*** alcançados pelos Estados-Membros, ***mas podem***, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais

²³ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e objetivos

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ para os automóveis novos de passageiros e para os veículos comerciais ligeiros novos, ***a fim de 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) 2018/842, e cumprir os objetivos do Acordo de Paris e*** assegurar 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 União de 95 g CO₂/km de emissões médias para os automóveis novos de passageiros e um objetivo para a frota da União de 147 g de CO₂/km de emissões médias de CO₂ 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 CO₂/km como parte da abordagem integrada da *União* a que se refere a Comunicação da Comissão, *de 7 de fevereiro de 2007, intitulada «Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros»*.
4. A partir de 1 de janeiro de 2025, aplicam-se os seguintes objetivos à frota da União:
- a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.1;
 - b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % da média do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.1.

5. A partir de 1 de janeiro de 2030, aplicam-se os seguintes objetivos à frota da União:
- a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a **37,5 %** do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1;
 - b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a **31 %**, do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.2.
6. *A partir de 1 de janeiro de 2025, é aplicável um valor de referência para veículos com nível nulo ou baixo de emissões igual a 15 % das respetivas frotas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos, nos termos do anexo I, partes A e B, ponto 6.3, respetivamente.*
7. *A partir de 1 de janeiro de 2030, são aplicáveis os seguintes valores de referência para veículos com nível nulo ou baixo de emissões, nos termos do anexo I, partes A e B, ponto 6.3 respetivamente:*
- a) *Um valor de referência igual a 35 % da frota de automóveis novos de passageiros;*
e
 - b) *Um valor de referência igual a 30 % da frota de veículos comerciais ligeiros novos.*

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos seguintes veículos a motor:
 - a) Categoria M₁, na aceção do 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 N₁, na aceção do anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e **veículos** da categoria N₁ 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»). ***Os veículos com nível nulo de emissões da categoria N com uma massa de referência superior a 2 610 kg ou 2 840 kg, consoante o caso, devem, a partir de 1 de janeiro de 2025, para efeitos do presente regulamento e sem prejuízo da Diretiva 2007/46/CE e do Regulamento (CE) n.º 715/2007, ser contabilizados como veículos comerciais ligeiros abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento se a massa de referência excedente se dever apenas à massa do sistema de armazenamento de energia.***

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 na aceção do 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 que, juntamente com todas as suas empresas ligadas, sejam responsáveis por menos de 1 000 automóveis novos de passageiros ou por menos de 1 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil precedente, exceto se o fabricante requerer uma derrogação nos termos do artigo 10.º e esta lhe for atribuída.

Artigo 3.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - a) «Emissões médias específicas de CO₂», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros ou todos os veículos comerciais ligeiros novos que fabrica;
 - b) «Certificado de conformidade», o certificado de conformidade 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» ou «M», a massa do automóvel de passageiros ou do 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 CO₂», as emissões de CO₂ de um automóvel de passageiros ou de um 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 CO₂ (combinadas) no certificado de conformidade do veículo. Para os automóveis de passageiros ou os veículos comerciais ligeiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, «emissões específicas de CO₂» são as emissões de CO₂ medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, nomeadamente através do processo de medição estabelecido 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 CO₂ 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 União», as emissões médias de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros ou de todos os veículos comerciais ligeiros novos a alcançar num determinado período;
- l) «Massa de ensaio» ou «TM» (test mass), 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 CO₂/km, determinadas nos termos do 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 do conselho de supervisão ou do conselho 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 a que se refere a alínea a);
- c) As empresas nas quais uma das empresas referidas na alínea b) disponha, direta ou indiretamente, dos direitos ou poderes a que se refere a alínea a);
- d) As empresas nas quais o fabricante e uma ou mais empresas referidas na alínea a), b) ou c) ou nas quais duas ou mais dessas empresas detenham conjuntamente os direitos ou poderes a que se refere a alínea a);
- e) Empresas em que os direitos ou poderes a que se refere a alínea a) sejam detidos conjuntamente pelo fabricante ou por uma ou mais das suas empresas ligadas a que se referem as alíneas a) a d) e por um ou mais terceiros.

Artigo 4.º

Objetivos de emissões específicas

1. O fabricante assegura que as suas emissões médias específicas de CO₂ não ultrapassem 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 de acordo com o anexo I, parte B, pontos 1 e 2, no caso dos veículos comerciais ligeiros, ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação;
 - b) Em cada ano civil a partir de 2021 até 2024, os objetivos de emissões específicas determinados 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 ao abrigo 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, *parte* A ou B, ponto 6.3, ou, caso seja concedida ao fabricante uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação.

2. Relativamente aos veículos comerciais ligeiros, caso não disponha dos dados sobre as emissões específicas de CO₂ do veículo completado, o fabricante do veículo de base deve utilizar as emissões específicas de CO₂ do veículo de base para determinar as suas emissões médias específicas de CO₂.
3. Para efeitos da determinação das emissões específicas de CO₂ 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 % a partir de 2021 em diante.

Artigo 5.º
Supercréditos

Para o cálculo das emissões médias específicas de CO₂, cada automóvel novo de passageiros com emissões específicas de CO₂ inferiores a 50 g CO₂/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 durante o período compreendido entre 2020 e 2022, sujeito a um limite máximo de 7,5 g de CO₂/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 ■ que não beneficiem de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º podem agrupar-se tendo em vista o cumprimento das obrigações previstas no artigo 4.º.
2. Os acordos para a formação de agrupamentos podem referir-se a 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 são 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 estará em condições de cumprir as obrigações previstas na alínea b);
 - d) A categoria de veículos matriculados como M₁ ou N₁ 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 CO₂;
 - 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 **do presente artigo**, 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 *é* registada, comunicada e disponibilizada no registo central a que se refere o artigo 7.º, n.º 4.
8. A Comissão pode especificar, por meio de atos de execução, as condições pormenorizadas aplicáveis a um acordo de agrupamento estabelecido nos termos do n.º 5 **do presente artigo**
■ . Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.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 a cada veículo comercial ligeiro novo matriculado no seu território de acordo com o estabelecido nos anexos II e III, parte A, *do presente regulamento*. 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. Os Estados-Membros asseguram que as emissões específicas de CO₂ 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, ■ os Estados-Membros determinam e comunicam 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 CO₂ no ano civil anterior;
- b) O objetivo de emissões específicas no ano civil anterior;
- c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO₂ 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 CO₂.

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 designadas asseguram 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, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de vigilância e à comunicação de dados ao abrigo ***dos n.ºs 1 a 6 do presente artigo*** e à aplicação dos anexos II e III. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.
8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º a fim de alterar os anexos II e III no que respeita aos requisitos de dados e parâmetros de dados.

9. As autoridades homologadoras devem comunicar sem demora à Comissão os desvios detetados nas emissões de CO₂ dos veículos em circulação em relação aos valores das emissões específicas de CO₂ indicados nos certificados de conformidade, em resultado das verificações efetuadas de acordo com o **artigo 13.º**.

A Comissão deve ter esses desvios em conta no cálculo das emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante.

A Comissão **adota, por meio de atos de execução**, regras pormenorizadas sobre os procedimentos para comunicar esses desvios e para os ter em conta no cálculo das emissões médias específicas de CO₂. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

- 10. A Comissão deve, o mais tardar até 2023, avaliar a possibilidade de desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado da União. A Comissão transmite ao Parlamento Europeu e ao Conselho a referida avaliação, incluindo, se for caso disso, propostas de medidas de acompanhamento, como, por exemplo, propostas legislativas.**

11. Os Estados-Membros devem também recolher e comunicar dados, nos termos do presente artigo sobre a matrícula de veículos das categorias M₂ e N₂, na aceção do 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 CO₂ 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:

$(\text{Emissões excedentárias} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{número de veículos matriculados pela primeira vez.}$

Para efeitos do presente artigo, entende-se por:

- «emissões excedentárias», o número positivo de gramas por quilómetro das emissões médias específicas de CO₂ do fabricante que, tendo em conta as reduções das emissões de CO₂ 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, *por meio de atos de execução*, os meios para cobrar taxas sobre as emissões excedentárias impostas por força do n.º 1 *do presente artigo*. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.
4. Os montantes correspondentes à taxa sobre as 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, *por meio 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 CO₂ no ano civil anterior;
 - c) A diferença entre as emissões médias específicas de CO₂ *do fabricante* no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano;
 - d) As emissões médias específicas de CO₂ 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 *do presente artigo* 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 *do presente artigo* deve também indicar o seguinte:
 - a) Os objetivos para a frota da União para 2025 e para 2030, a que se refere o artigo 1.º, n.ºs 4 e 5, respetivamente, calculados pela Comissão nos termos do anexo I, partes A e B, pontos 6.1.1 e 6.1.2;
 - b) Os valores de α_{2021} , α_{2025} e α_{2030} calculados pela Comissão nos termos do 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO₂, 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 **e ponto 6.3**, 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), incluindo, se for esse o caso, informações sobre eventuais empresas ligadas;
- b) ***Relativamente aos pedidos referentes ao anexo I, parte A, pontos 1 a 4***, um objetivo que corresponda a uma redução de 45 % em relação às emissões específicas médias de CO₂ 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 CO₂ dessas empresas em 2007;
- c) ***Relativamente aos pedidos referentes ao anexo I, parte A, ponto 6.3, do presente regulamento, um objetivo aplicável nos anos civis de 2025 a 2028 que corresponda à redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea a), do presente regulamento em relação ao objetivo calculado nos termos da alínea b) do presente número, tendo em conta as emissões de CO₂ medidas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151;***

Caso não existam informações sobre as emissões médias específicas de CO₂ 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 CO₂ 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) do segundo parágrafo.

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 impõe-lhe uma taxa sobre as emissões excedentárias nos termos do artigo 8.º.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que estabeleçam regras destinadas a complementar 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 à avaliação dos programas de redução das emissões específicas de CO₂.

A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º a fim de alterar a parte A do anexo I para determinar as fórmulas de cálculo dos objetivos da derrogação a que se refere o n.º 4, segundo parágrafo, alínea c), do presente artigo.

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 imposição de taxas sobre as 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 Conselho²⁴.

²⁴ 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).

Artigo 11.º
Ecoinovação

1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO₂ 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 CO₂ de um fabricante não podem ultrapassar 7 g de CO₂/km.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que alterem o presente regulamento através do ajustamento do limite máximo referido no terceiro parágrafo do presente número, com efeitos a partir de 2025, ***a fim de ter em conta a evolução tecnológica, garantindo simultaneamente uma proporção equilibrada do nível desse limite máximo em relação às emissões específicas médias de CO₂ dos fabricantes.***

2. A Comissão deve adotar, por meio de atos de execução, as disposições pormenorizadas relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras ou dos pacotes tecnológicos inovadores a que se refere o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2. Essas disposições de execução baseiam-se nos critérios a seguir indicados:
- a) O fornecedor ou o fabricante deve ser responsável pelas reduções de CO₂ obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras;
 - b) As tecnologias inovadoras devem contribuir comprovadamente para a redução de CO₂;
 - c) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas pela medição das emissões de CO₂ através do ciclo de ensaio normal;
 - d) As tecnologias inovadoras não podem:
 - i) estar abrangidas por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares correspondentes à redução de 10 g de CO₂/km a que se refere o artigo 1.º, n.º 3, ou
 - ii) ser obrigatórias por força de outras disposições de direito da União.

A partir de 1 de janeiro de 2025, o critério referido na alínea d), subalínea i) do primeiro parágrafo, não se aplica à melhoria da eficiência de sistemas de ar condicionado.

3. O 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, esse 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 de CO₂ e consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização

1. A Comissão deve acompanhar e avaliar a representatividade das condições reais de utilização em relação aos valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível ou de energia determinados *nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007*.

Além disso, a Comissão deve recolher regularmente dados sobre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, utilizando dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia, a começar com os automóveis novos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021.

A Comissão deve também assegurar que o público seja informado do modo como a representatividade das condições reais de utilização evolui ao longo do tempo.

2. Para o efeito referido no n.º 1, *a partir de 1 de janeiro de 2021*, a Comissão deve garantir *que os parâmetros a seguir indicados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros lhe sejam colocados periodicamente à disposição pelos fabricantes, pelas 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;*
- e) Outros parâmetros necessários para assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas no n.º 1.*

A Comissão trata os dados recebidos ao abrigo do primeiro parágrafo a fim de criar conjuntos de dados anónimos e agregados, incluindo por fabricante, para efeitos do n.º 1. Os números de identificação do veículo são utilizados unicamente para efeitos de tratamento desses dados e não são conservados durante mais tempo do que o necessário para o efeito.

3. *A fim de impedir o aumento da disparidade das emissões em condições reais de utilização, a Comissão deve avaliar, até 1 de junho de 2023, o modo como os dados relativos ao consumo de combustível e de energia podem ser utilizados para garantir que os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível ou de energia dos veículos determinados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 permaneçam representativos das emissões em condições reais de utilização ao longo do tempo para cada fabricante.*

A Comissão deve monitorizar e informar anualmente sobre a evolução da disparidade a que se refere o primeiro parágrafo durante o período de 2021 a 2026 e, com o objetivo de impedir o seu aumento, deve avaliar, em 2027, a viabilidade de um mecanismo destinado a ajustar as emissões específicas médias de CO₂ do fabricante a partir de 2030 e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa para pôr em prática esse mecanismo.

4. A Comissão *adota*, por meio de atos de execução, *o procedimento pormenorizado de recolha e tratamento dos dados a que se refere o n.º 2 do presente artigo*. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

Artigo 13.º

Verificação das emissões de CO₂ dos veículos em circulação

- 1. Os fabricantes devem garantir que os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível registados nos certificados de conformidade correspondem às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos em circulação, determinados nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151.*
- 2. Após a entrada em vigor dos procedimentos a que se refere o n.º 4, primeiro parágrafo, as entidades homologadoras devem verificar se, para as famílias de veículos por cuja homologação são responsáveis, com base em amostras adequadas e representativas dos veículos, os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível registados nos certificados de conformidade correspondem às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos em circulação, determinados nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151, tendo em conta, nomeadamente, os dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia.*

As entidades homologadoras devem igualmente verificar a presença de quaisquer estratégias a bordo ou relacionadas com os veículos incluídos na amostra que melhorem artificialmente o desempenho do veículo nos ensaios realizados para efeitos de homologação, utilizando, nomeadamente, os dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia.

3. *Caso seja detetada, em resultado das verificações efetuadas nos termos do n.º 2, uma falta de correspondência entre os valores das emissões de CO₂ e de consumo de combustível ou a presença de estratégias que melhorem artificialmente o desempenho de um veículo, a entidade homologadora competente deve, além de tomar as medidas necessárias estabelecidas no capítulo XI do Regulamento (UE) 2018/858, assegurar que os certificados de conformidade sejam corrigidos.*

4. *A Comissão determina, por meio de atos de execução, os procedimentos de execução das verificações a que se refere o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.*

A Comissão fica habilitada a, antes da adoção dos atos de execução a que se refere o primeiro parágrafo do presente número, adotar um ato delegado nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo os princípios orientadores e os critérios para a definição dos procedimentos a que se refere o primeiro parágrafo do presente número.

Artigo 14.º

Adaptação dos valores de M_0 e TM_0

1. Os valores M_0 e TM_0 a que se refere o anexo I, partes A e B, devem ser adaptados do seguinte modo:
 - a) Até 31 de outubro de 2020, o valor M_0 que consta do anexo I, parte A, ponto 4, deve ser adaptado à massa média em ordem de marcha de todos os automóveis novos de passageiros matriculados em 2017, 2018 e 2019. Esse novo valor de M_0 é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2022 e até 31 de dezembro de 2024;
 - b) Até 31 de outubro de 2022, o valor M_0 que consta do anexo I, parte B, ponto 4, deve ser adaptado à massa média em ordem de marcha de todos veículos comerciais ligeiros novos matriculados em, 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 de todos os automóveis novos de passageiros ou de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021;
- d) Até 31 de outubro de 2024, e subsequentemente de dois em dois anos, o valor TM_0 referido no anexo I, partes A e B, ponto 6.2, deve ser adaptado ao valor médio da massa de ensaio de todos os automóveis novos de passageiros e de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados nos dois anos civis anteriores, com início em 2022 e 2023. Os novos valores TM_0 são aplicáveis a partir de 1 de janeiro do ano civil seguinte à data da adaptação.

- 2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo as medidas a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

Artigo 15.º

Avaliação e relatório

1. Em **2023**, a Comissão deve *avaliar exaustivamente* a eficácia do presente regulamento *e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação*.
2. *No relatório mencionado no n.º 1, a Comissão deve analisar, nomeadamente, se os valores de emissão de CO₂ e de consumo de combustível e de energia determinados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007 são representativos das condições reais de utilização; a difusão no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, em especial no que diz respeito aos veículos comerciais ligeiros; a criação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento comunicadas nos termos da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵, incluindo o seu financiamento; o potencial contributo da utilização de combustíveis sintéticos, e de combustíveis alternativos avançados produzidos a partir de energias renováveis, para a redução das emissões; a redução das emissões de CO₂ efetivamente observada a nível da frota existente; o funcionamento do mecanismo de incentivo para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões; os efeitos potenciais da medida transitória prevista no anexo I, parte A, ponto 6.3; o impacto do presente regulamento nos consumidores, em particular nos consumidores com rendimentos médios e baixos; 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.*

²⁵ *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).*

No referido relatório, a Comissão deve identificar também um percurso claro para mais reduções de emissões de CO₂ para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros após 2030, a fim de contribuir significativamente para alcançar a meta a longo prazo do Acordo de Paris.

3. *O relatório a que se refere o n.º 2 é acompanhado, se necessário, de uma proposta de alteração do presente regulamento, incluindo a possível revisão dos objetivos para a frota da União em 2030 à luz dos elementos enumerados no n.º 2 e a introdução de objetivos vinculativos de redução das emissões para 2035 e a partir de 2040 para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, a fim de assegurar a transformação atempada do setor dos transportes no sentido de alcançar emissões de nível líquido nulo, de acordo com os objetivos do Acordo de Paris.*
4. *No âmbito da avaliação a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a Comissão deve avaliar a viabilidade de desenvolver procedimentos de ensaio das emissões reais utilizando sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS).* A Comissão deve ter em conta *esta avaliação, assim como as* efetuadas por força do artigo 12.º do presente regulamento e pode, quando necessário, rever os procedimentos de medição das emissões de CO₂ previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a refletir adequadamente as emissões reais de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

5. *No âmbito da avaliação a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a Comissão deve avaliar a possibilidade de afetar as receitas provenientes das taxa sobre as emissões excedentárias a um fundo específico ou a um programa pertinente, com o objetivo de garantir uma transição justa para uma economia neutra em termos de clima, conforme referido no artigo 4.1 do Acordo de Paris, em especial para apoiar a requalificação, a melhoria das competências, a formação de outras competências e a reafetação de trabalhadores do setor automóvel em todos os Estados-Membros afetados, em especial nas regiões e comunidades mais afetadas pela transição. Se for caso disso, a Comissão apresenta uma proposta legislativa para esse efeito até 2027.*
6. *Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão deve rever a Diretiva 1999/94/CE, tendo em conta a necessidade de fornecer aos consumidores informações exatas, consistentes e comparáveis sobre o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e as emissões de poluentes atmosféricos dos automóveis novos de passageiros colocados no mercado, e avaliar as opções para a introdução de uma etiqueta relativa à economia de combustível e às emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos. Se for caso disso, a revisão deve ser acompanhada de uma proposta legislativa.*

7. A Comissão, por meio de 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 CO₂ a que se referem os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 692/2008 e, se aplicável, o Regulamento (UE) 2017/1151. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2, do presente regulamento.
8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, a fim de alterar o presente regulamento, através da adaptação das fórmulas constantes do anexo I, utilizando a metodologia adotada nos termos do ***n.º 7 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 16.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité *das Alterações Climáticas* a que se refere o artigo 44.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

²⁶ Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governação da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

Artigo 17.º
Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 7.º, n.º 8, ■ no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 8, 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.*
3. A delegação de poderes referida no artigo 7.º, n.º 8, ■ no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 8, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificada. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 8, **■** do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, do artigo 14.º, n.º 2, e do artigo 15.º, n.º 8, 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 desses atos 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 têm objeções a formular. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

■

Artigo 18.º

Revogação

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

As remissões para os regulamentos revogados devem entender-se como remissões para o presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela 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,

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente

O Presidente

ANEXO I

PARTE A. OBJETIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS PARA AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS

1. No ano civil de 2020 as emissões específicas de CO₂ de cada automóvel novo de passageiros, para efeitos dos cálculos previstos no presente ponto e no ponto 2, são determinadas com base na seguinte fórmula:

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

Em que:

M	=	massa do veículo em ordem de marcha, em quilogramas (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. O objetivo de emissões específicas de um fabricante em 2020 é calculado como a média das emissões específicas de CO₂, determinadas nos termos do ponto 1, de cada automóvel novo de passageiros matriculado nesse ano civil de que seja o fabricante.

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

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

WLTP _{CO2}	é o valor das emissões médias específicas de CO ₂ em 2020, determinado nos termos do anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151 e calculado nos termos do artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão, do presente regulamento, sem incluir as reduções de CO ₂ resultantes da aplicação dos artigos 5.º e 11.º do presente regulamento;
NEDC _{CO2}	é o valor das emissões médias específicas de CO ₂ em 2020, determinado nos termos do Regulamento (UE) 2017/1153 e calculado nos termos do artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão, do presente regulamento, sem incluir as reduções de CO ₂ resultantes da aplicação dos artigos 5.º e 11.º do presente regulamento;
NEDC _{objetivo2020}	é o objetivo de emissões específicas para 2020, calculado de acordo com os pontos 1 e 2.

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

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

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;
a	é 0,0333;
$M_{\emptyset}$	é a média da massa em ordem de marcha (M) dos automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados no ano-alvo relevante, em quilogramas (kg);
M_0	é 1 379,88 em 2021 e encontra-se definido no artigo 14.º, n.º 1, alínea a), para os anos 2022, 2023 e 2024;
$M_{\emptyset 2020}$	é a média da massa em ordem de marcha (M) dos automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados em 2020, em quilogramas (kg);
$M_{0,2020}$	é 1 379,88.

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

$$\text{Objetivo derogado}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

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;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo2021}}$ é o objetivo de derrogação para 2021 concedido pela Comissão ao abrigo do artigo 10.º.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, os objetivos fixados para a frota da União e os objetivos de emissões específicas de um fabricante devem ser calculados do seguinte modo:

6.0. *Objetivo para a frota da União₂₀₂₁*

O objetivo para a frota da União₂₀₂₁ é a média, ponderada pelo número de automóveis novos de passageiros matriculados em 2021, dos valores de referência₂₀₂₁ determinados para cada fabricante aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, nos termos do ponto 4.

O valor de referência₂₀₂₁ é determinado, para cada fabricante, do seguinte modo:

valor de referência₂₀₂₁

$$= WLTP_{CO_2, medido} \cdot \left(\frac{NEDC_{objetivo para a frota 2020}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

Em que,

WLTP_{CO₂, medido}

é a média, para cada fabricante, das emissões de CO₂ medidas combinadas de cada automóvel novo de passageiros matriculado em 2020, tal como determinado e comunicado nos termos do artigo 7.º-A do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153;

NEDC_{objetivo para a frota 2020}

é 95 g/km;

NEDC_{CO₂}

se encontra definido no ponto 3;

M_{∅2021}

é a média da massa em ordem de marcha (M) dos automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados em 2021, em quilogramas (kg);

M_{0,2021}

é a média da massa em ordem de marcha, em quilogramas (kg), de todos os automóveis novos de passageiros matriculados em 2021 dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, nos termos do ponto 4;

a

se encontra definido no ponto 4.

6.1. Objetivos para a frota da União para 2025 e 2030

6.1.1. Objetivos para a frota da União para o período entre 2025 e 2029

Objetivo para a frota da União₂₀₂₅ = objetivo para a frota da União₂₀₂₁ · (1- fator de redução₂₀₂₅)

Em que,

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ *é definido no ponto 6.0;*

Fator de redução₂₀₂₅ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea a);

6.1.2. Objetivo para a frota da União para 2030 e anos seguintes

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ = objetivo para a frota da União₂₀₂₁ · (1- fator de redução₂₀₃₀)

Em que,

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ *se encontra definido no ponto 6.0;*

Fator de redução₂₀₃₀ 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. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₂₅ + a₂₀₂₅
(TM-TM₀)

Em que,

Objetivo para a frota da União₂₀₂₅ é determinado de acordo com o ponto 6.1.1;

a₂₀₂₅ é
$$\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2025}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$$

Em que,

a₂₀₂₁ 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 CO₂ (variável dependente) de cada automóvel novo de passageiros registado em 2021;

Emissões médias₂₀₂₁ é a média das emissões específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros matriculados 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 (kg), de todos os automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados no ano civil em causa;

TM₀ é o valor determinado em quilogramas (kg) de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d).

6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + a₂₀₃₀
(TM-TM₀)

Em que,

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

$$a_{2030} \quad \text{é} \quad \frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$$

Em que,

a₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1;

Emissões médias₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1;

TM é o estabelecido no ponto 6.2.1;

TM₀ é o estabelecido no ponto 6.2.1).

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 CO₂ de referência determinado nos termos do ponto 6.2.1, para o período de 2025 a 2029, e do 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 quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis novos de passageiros do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como ZLEV_{específico} de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de automóveis novos de passageiros matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{específico} = 1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Para automóveis novos de passageiros matriculados em Estados-Membros com uma frota em que a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões seja inferior a 60 % da média da União no ano de 2017²⁷ e com menos de 1000 veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados em 2017, o $ZLEV_{\text{específico}}$ deve, até 2030 inclusive, ser calculado de acordo com a fórmula seguinte:

$$ZLEV_{\text{específico}} = \left(1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Caso a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis novos de passageiros de um Estado-Membro matriculados num ano entre 2025 e 2030 seja superior a 5 %, esse Estado-Membro não é elegível para a aplicação do multiplicador de 1,85 nos anos seguintes;

x

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

²⁷

A quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota de automóveis novos de passageiros de um Estado-Membro em 2017 é *calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados em 2017 pelo número total de automóveis novos de passageiros matriculados no mesmo ano.*

PARTE B. OBJETIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS PARA VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIRO

1. Para o ano civil de 2020 as emissões específicas de CO₂ de cada veículo comercial ligeiro novo são, para efeitos dos cálculos previstos no presente ponto e no ponto 2, determinadas com base na seguinte fórmula:

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

Em que:

M	=	Massa do veículo em ordem de marcha, em quilogramas (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096

2. O objetivo de emissões específicas de um fabricante em 2020 é calculado como a média das emissões específicas de CO₂ estabelecida nos termos do ponto 1 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:

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	é o valor das emissões médias específicas de CO_2 em 2020, determinado nos termos do anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151, sem incluir as reduções de CO_2 resultantes da aplicação do artigo 11.º do presente regulamento;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	é o valor das emissões médias específicas de CO_2 em 2020, determinado nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152, sem incluir as reduções de CO_2 resultantes da aplicação do artigo 11.º do presente regulamento;
$\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}$	é o objetivo de emissões específicas para 2020, calculado de acordo com os pontos 1 e 2.

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

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

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;

a é 0,096;

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

M_0 é 1 766,4 em 2020 e, para os anos 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 14.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 do fabricante matriculados em 2020, em quilogramas (kg);

$M_{0,2020}$ é 1 766,4.

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

$$\text{Objetivo derogado}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo}_{2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}}$$

Em que:

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

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

$\text{NEDC}_{\text{objetivo}_{2021}}$ é o objetivo de derrogação para 2021 concedido pela Comissão ao abrigo do artigo 10.º.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, os objetivos fixados para a frota da União e os objetivos de emissões específicas de um fabricante devem ser calculados do seguinte modo:

6.0. *Objetivo para a frota da União₂₀₂₁*

O objetivo para a frota da União₂₀₂₁ é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021, dos valores de referência₂₀₂₁ determinados para cada fabricante aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, nos termos do ponto 4.

O valor de referência₂₀₂₁ é determinado, para cada fabricante, do seguinte modo:

valor de referência₂₀₂₁

$$= WLTP_{CO2,medido} \cdot \left(\frac{NEDC_{objetivo \text{ para a frota } 2020}}{NEDC_{CO2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

Em que:

$WLTP_{CO2,medido}$ é a média, para cada fabricante, das emissões de CO₂ medidas combinadas de cada veículo comercial ligeiro matriculado em 2020, tal como determinado e comunicado nos termos do artigo 7.º-A do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152;

$NEDC_{objetivo \text{ para a frota } 2020}$ é 147 g/km;

$NEDC_{CO2}$ se encontra definido 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);

$M_{0,2021}$ é a média da massa em ordem de marcha, em quilogramas (kg), de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021 dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, de acordo com o ponto 4;

a se encontra definido no ponto 4;

6.1. Objetivos para a frota da União para 2025 e 2030

6.1.1. Objetivos para a frota da União para 2025 a 2029

Objetivo para a frota da União₂₀₂₅ = objetivo para a frota da União₂₀₂₁ (1- fator de redução₂₀₂₅)

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ *se encontra definido no ponto 6.0;*

Fator de redução₂₀₂₅ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea b).

6.1.2. Objetivo para a frota da União para 2030 e anos seguintes

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ = objetivo para a frota da União₂₀₂₁ (1- fator de redução₂₀₃₀)

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ *se encontra definido no ponto 6.0;*

Fator de redução₂₀₃₀ 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. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₂₅ + α
(TM-TM₀)

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₅ é determinado de acordo com o ponto 6.1.1;

α é a_{2025} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM₀, determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d), e a_{2021} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM₀, determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d);

Em que:

a_{2025} é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2025}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$

a_{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 ₂ (variável dependente) de cada veículo ligeiro comercial novo da frota da União matriculado em 2021;
Emissões médias ₂₀₂₁	é a média das emissões específicas de CO ₂ de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados 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 (kg), dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados no ano civil em causa;
TM ₀	é o valor em quilogramas (kg) determinado de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d).

6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

α é a_{2030} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM_0 , determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d), e a_{2021} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM_0 , determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d),

Em que:

a_{2030} é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$

a_{2021} é o estabelecido no ponto 6.2.1;

Emissões médias₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1;

TM é o estabelecido no ponto 6.2.1;

TM_0 é o estabelecido no ponto 6.2.1.

6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

6.3.1. Objetivos de emissões específicas para 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência – ($\emptyset_{\text{objetivos}}$ – objetivo para a frota da União₂₀₂₅)) · fator ZLEV

Em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.1;

$\emptyset_{\text{objetivos}}$ é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados nos termos do 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 quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros novos do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como $ZLEV_{\text{específico}}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2}{50} \right)$$

x é 15 %.

6.3.2. Objetivos de emissões específicas para 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência – ($\emptyset_{\text{objetivos}}$ – objetivo para a frota da União₂₀₃₀)) fator ZLEV

Em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.2;

Øobjetivos é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados nos termos do 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 quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros novos do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como $ZLEV_{\text{específico}}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2}{50} \right)$$

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 CO₂**

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 CO₂ (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 CO₂ 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, nos termos do artigo 7.º, todos os dados enumerados no presente ponto, segundo o modelo estabelecido na 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 os valores de emissões específicas de CO₂ 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 objeto da homologação nacional de 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 ²⁸	
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 objeto da homologação nacional de pequenas séries	

²⁸ 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 ¹
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 ₂ (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, nos termos do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153
	Emissões específicas de CO ₂ (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 ³)
l)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
m)	Código das ecoinovações
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – NEDC até 31 de dezembro de 2020, inclusive
	Total das reduções de emissões de CO ₂ 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 disponível

Notas:

- ¹ No caso de homologação nacional de pequenas séries (NSS) ou de homologação individual (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 NOVOS

A. Recolha de dados sobre veículos comerciais ligeiros novos e determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO₂

1. Dados pormenorizados

1.1. Veículos completos registados na categoria N₁

No caso de veículos completos detentores de homologação CE e registados na categoria N₁, 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 CO₂ (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 CO₂ por meio dessas tecnologias (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 nos termos do anexo XXI, ponto 5.0, do Regulamento (UE) 2017/1151;
- s) Autonomia elétrica, se aplicável.

Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, nos termos do artigo 7.º, todos os dados 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 N₁

No caso de veículos construídos em várias fases e matriculados na categoria N₁, 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 no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), o Estado-Membro deve, em alternativa, fornecer os dados relativos ao veículo completado.

Para os veículos completados da categoria N₁, 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 os valores das emissões específicas de CO₂ 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 objeto de homologação individual;
 - d) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação nacional de pequenas séries.

B. Metodologia para determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

As informações de vigilância que os Estados-Membros devem determinar nos termos da parte A, pontos 1 e 3, 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 homologação individual e objeto de homologação nacional de pequenas séries, e, se disponível, o número de veículos objeto de homologação em várias fases.

2. Veículos completados

No caso de veículos construídos em várias fases, as emissões específicas de CO₂ dos veículos completados são atribuídas ao fabricante do veículo de base.

Para assegurar que os valores das emissões de CO₂, 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 nos termos do 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:

Secção 1 – Dados de vigilância agregados	
Estado-Membro ²⁹	
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 objeto de homologação nacional de pequenas séries	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação em várias fases (se disponível)	

²⁹ 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 ⁽¹⁾
a)	Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE ⁽²⁾
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem) VEÍCULO COMPLETO/VEÍCULO DE BASE ⁽³⁾
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem) VEÍCULO COMPLETADO ⁽³⁾
	Nome do fabricante no registo do Estado-Membro ⁽²⁾
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 ₂ (combinadas) Valor NEDC até 31 de dezembro de 2020
	Emissões específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP
h)	Massa em ordem de marcha

	VEÍCULO DE BASE
	Massa em ordem de marcha
	VEÍCULO COMPLETADO/VEÍCULO COMPLETO
i) ⁽⁴⁾	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 ³)
m)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
n)	Código das ecoinovações
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – NEDC até 31 de dezembro de 2020
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – 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 disponível
Diretiva 2007/46/CE, anexo I, ponto 2.17.2 ⁽⁵⁾	Massa acrescentada por omissão (se aplicável, no caso de veículos construídos em várias fases)

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 homologação nacional de pequenas séries (NSS) ou de homologação individual (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, deve ser indicado o fabricante do veículo de base (incompleto/completo). Se o fabricante do veículo de base não for conhecido, deve ser indicado apenas o fabricante do veículo completado.
- (4) No caso de veículos construídos em várias fases, deve ser indicada 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 3 de 7.1.2015, p. 1)

Regulamento Delegado (UE) 2017/1502 da Comissão (JO L 221 de 26.8.2017, p. 4)

Regulamento Delegado (UE) 2018/649 da Comissão (JO L 108 de 27.4.2018, p.14)

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 72 de 10.3.2012, p. 2)

Regulamento (UE) n.º 253/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 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

TABELA 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 1.º, n.º 5
—	—	Artigo 1.º, n.º 6
—	—	Artigo 1.º, n.º 7
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 f)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea h)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea h)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea e)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea j)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea i)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea g)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea i)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea j)
–	–	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas k), l) e m)
	Artigo 3.º, n.º 1, alínea k)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea n)
Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 4.º, primeiro parágrafo	Artigo 4.º, primeiro parágrafo	Artigo 4.º, proémio e as alíneas a) e 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	O 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	O 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 8.º, n.º 4, primeiro 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 7.º, n.º 5, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.º 6	Artigo 8.º, n.º 7	—
Artigo 8.º, n.º 7	Artigo 8.º, n.º 8	Artigo 7.º, n.º 6, primeiro parágrafo
—	—	Artigo 7.º, n.º 6, parágrafo 2
Artigo 8.º, n.º 8	—	—
Artigo 8.º, n.º 9, primeiro parágrafo	Artigo 8.º, n.º 9, primeiro parágrafo	Artigo 7.º, n.º 7
Artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo	Artigo 7.º, n.º 8
—	—	Artigo 7.º, n.º 9
—	—	Artigo 7.º, n.º 10
—	Artigo 8.º, n.º 10	Artigo 7.º, n.º 11
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, primeiro parágrafo, primeira parte
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, primeiro parágrafo, segunda parte
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) a e)	Artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) a e)	Artigo 9.º, n.º 1, alíneas a) a 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 9.º, n.º 3
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, primeiro parágrafo
–	–	Artigo 10.º, n.º 3, segundo parágrafo
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 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea c)
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, proémio, alíneas a), b) e c) e alínea d), primeira parte
—	—	Artigo 11.º, n.º 2, alínea d), última parte
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
—	—	Artigo 13.º
Artigo 13.º, n.º 1	—	—
—	Artigo 13.º, n.º 1	—
—	—	Artigo 14.º, título
—	—	Artigo 14.º, n.º 1, primeiro parágrafo, proémio
Artigo 13.º, n.º 2, primeiro e segundo parágrafos	—	Artigo 14.º, n.º 1, alínea a)
—	Artigo 13.º, n.º 5	Artigo 14.º, n.º 1, alínea b)
		Artigo 14.º, n.º 1, alíneas c) e d)
Artigo 13.º, n.º 2, terceiro parágrafo	Artigo 13.º, n.º 5	Artigo 14.º, n.º 2

–	–	Artigo 15.º, n.º 1
–	–	Artigo 15.º, n.º 2
–	–	Artigo 15.º, n.º 3
–	Artigo 13.º, n.º 2	–
–	–	Artigo 15.º, n.º 4, primeira parte
Artigo 13.º, n.º 3	Artigo 13.º, n.º 6, primeiro parágrafo	Artigo 15.º, n.º 4, segunda parte
–	Artigo 13.º, n.º 4	–
Artigo 13.º, n.º 4	Artigo 13.º, n.º 6, segundo parágrafo	–
Artigo 13.º, n.º 5	–	–
Artigo 13.º, n.º 6	Artigo 13.º, n.º 3	–
–	–	Artigo 15.º, n.º 5
–	–	Artigo 15.º, n.º 6
Artigo 13.º, n.º 7, primeiro parágrafo	Artigo 13.º, n.º 6, terceiro parágrafo	Artigo 15.º, n.º 7
Artigo 13.º, n.º 7, segundo parágrafo	Artigo 13.º, n.º 6, quarto parágrafo	Artigo 15.º, n.º 8
Artigo 14.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 1	Artigo 16.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 2	Artigo 14.º, n.º 2	Artigo 16.º, n.º 2
Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 14.º, n.º 2-A	Artigo 16.º, n.º 3
Artigo 14.º-A, n.º 1	Artigo 15.º, n.º 3	Artigo 17.º, n.º 1

Artigo 14.º-A, n.º 2	Artigo 15.º, n.º 1	Artigo 17.º, n.º 2
Artigo 14.º-A, n.º 3	Artigo 16.º	Artigo 17.º, n.º 3
Artigo 14.º-A, n.º 4	Artigo 15.º, n.º 2	Artigo 17.º, n.º 4
Artigo 14.º-A, n.º 5	Artigo 17.º	Artigo 17.º, n.º 5
Artigo 15.º	—	—
—	—	Artigo 18.º
Artigo 16.º	Artigo 18.º	Artigo 19.º
Anexo I	—	Anexo I, parte A, pontos 1 a 5
—	—	Anexo I, parte A, ponto 6
—	Anexo I	Anexo I, parte B, pontos 1 a 5
—	—	Anexo I, parte B, ponto 6
Anexo II, parte A	—	Anexo II, parte A
Anexo II, parte B	—	—
Anexo II, parte C	—	Anexo II, parte B
—	Anexo II	Anexo III
—	—	Anexo IV
—	—	Anexo V

ANEXO DA RESOLUÇÃO LEGISLATIVA

Declaração da Comissão relativa ao artigo 15.º

Aquando da revisão prevista no artigo 15.º e se propuser, caso necessário, uma alteração legislativa ao referido regulamento, a Comissão procederá às consultas pertinentes, em conformidade com os Tratados. Neste contexto, consultará nomeadamente o Parlamento Europeu e os Estados-Membros.

No âmbito dessa revisão, a Comissão examinará a adequação do limite de 5 % especificado no anexo I, parte A, ponto 6.3, atendendo à necessidade de acelerar a promoção dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos Estados-Membros em causa.