REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2020/22 DA COMISSÃO

de 31 de outubro de 2019

que altera os anexos I e III do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à vigilância das emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos homologados num processo em várias fases

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 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 ([1]), nomeadamente o artigo 7.º, n.º 8, e o artigo 15.º, n.º 8,

Considerando o seguinte:

(1) Desde 1 de setembro de 2019 que todos os veículos comerciais ligeiros estão sujeitos a um novo procedimento de ensaio obrigatório de medição das emissões de CO_2 e do consumo de combustível — o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP) — definido no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ([2]), que substitui o novo ciclo de condução europeu (NEDC), estabelecido no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ([3]). Foi, portanto, estabelecida uma nova metodologia de determinação das emissões de CO_2 e do consumo de combustível dos veículos da categoria N1 homologados num processo em várias fases, constante dos anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]).

(2) Uma vez que o Regulamento (UE) n.º 510/2011 será revogado a 1 de janeiro de 2020, é necessário garantir que a mesma metodologia fique estabelecida no Regulamento (UE) 2019/631.

(3) O anexo III, parte B, ponto 2, do Regulamento (UE) 2019/631 estabelece que, no caso dos veículos construídos em várias fases, as emissões específicas de CO_2 devem ser atribuídas ao fabricante do veículo de base. A fim de que os fabricantes de veículos de base possam planear, de forma eficaz e com segurança suficiente, o cumprimento dos seus objetivos de emissões específicas, deve ser estabelecida uma metodologia que assegure que as emissões de CO_2 e a massa dos veículos completados a serem-lhes atribuídas sejam conhecidas no momento da produção e da venda do veículo de base, esteja ele completo ou incompleto, e não apenas no momento em que o fabricante da fase final coloca no mercado o veículo completado.

([1]) JO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

([2]) 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).

([3]) 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).

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

(4) Há, portanto, que estabelecer uma metodologia específica para determinação das emissões de CO_2 de veículos de base incompletos, utilizando com base nela o método de interpolação estabelecido no Regulamento (UE) 2017/1151. Os valores de emissões de CO_2 e de massa determinados deste modo devem ser o mais representativos possível das emissões específicas de CO_2 e da massa em ordem de marcha a determinar para o veículo completado. Numa perspetiva de coerência, o cálculo do objetivo de emissões específicas do fabricante do veículo de base deve, portanto, ter em conta os valores de massa determinados por aplicação desta metodologia.

(5) Os fabricantes de veículos de base devem comunicar à Comissão os valores de entrada utilizados no método de interpolação, bem como os valores de emissões de CO_2 e de massa dos veículos de base incompletos. Simultaneamente, os Estados-Membros devem continuar a comunicar à Comissão as emissões específicas de CO_2 e a massa em ordem de marcha dos veículos completados.

(6) Com base nos dados assim comunicados, a Comissão deve avaliar continuamente a representatividade das emissões de CO_2 de vigilância dos veículos de base e informar os fabricantes das eventuais divergências detetadas. Caso se verifique uma divergência significativa e continuada entre a média dos valores de vigilância das emissões de CO_2 dos veículos de base e o valor médio das emissões específicas de CO_2 dos veículos completados, devem ser utilizados os valores dos veículos completados para determinar se os fabricantes cumprem os seus objetivos de emissões específicas.

(7) A fim de ter em conta que o Regulamento (UE) n.º 510/2011 é revogado com efeitos a 1 de janeiro de 2020, o presente regulamento deve entrar em vigor tão perto quanto possível dessa data.

(8) Os anexos I e III do Regulamento (UE) 2019/631 devem, portanto, ser alterados em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos I e III do Regulamento (UE) 2019/631 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 31 de outubro de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Os anexos I e III do Regulamento (UE) 2019/631 são alterados do seguinte modo:

1) No anexo I, parte B, ponto 4, a definição de «$M_ø$» passa a ter a seguinte redação:

«Mø é a média da massa (M) dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados no ano-alvo, em quilogramas (kg);

e:

— no caso dos veículos completos, M é a massa do veículo em ordem de marcha,

— no caso do veículo de base completo relacionado com determinado veículo completado, M é a massa do veículo de base em ordem de marcha,

— no caso do veículo de base incompleto relacionado com determinado veículo completado, M é a massa de vigilância (M_{mon}) do veículo de base, determinada do seguinte modo:

$$M_{mon} = MRO_{base} \times B_0$$

em que:

MRO_{base} é a massa em ordem de marcha do veículo de base,

B_0 está definido no anexo III, parte A, ponto 1.2.4, alínea a).»

2) No anexo III, a parte A é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. Veículos completados matriculados na categoria N1

1.2.1. Dados a comunicar pelos Estados-Membros

O modelo a utilizar na comunicação dos dados relativos a veículos completados da categoria N1 figura na parte C, secção 2.

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

1.2.1.1. Veículos completados homologados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 692/2008

Os Estados-Membros devem, em relação ao ano civil de 2020, registar os seguintes dados pormenorizados no que respeita a:

a) Veículos de base incompletos: 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) Veículos de base completos: 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 não puder ser fornecido algum dos dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), relativos ao veículo de base, os Estados-Membros devem, em alternativa, fornecer os dados relativos ao veículo completado.

1.2.1.2 Veículos completados da categoria N1 homologados em conformidade com o anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151

Relativamente a cada veículo completado novo matriculado em 2020 e anos civis seguintes, os Estados-Membros têm de comunicar, pelo menos, os dados pormenorizados especificados no ponto 1.1, alíneas a), f), g), h), o), p) e r).

1.2.2. Dados a comunicar pelos fabricantes

Relativamente a cada veículo completado novo da categoria N1, homologado em conformidade com o anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151 e matriculado em 2020 e anos civis seguintes, o fabricante do veículo de base relacionado deve comunicar anualmente à Comissão, até 28 de fevereiro, com início em 2021, os seguintes dados relativos ao veículo de base:

a) Veículos completados baseados num veículo de base incompleto:

i) Número de identificação do veículo;

ii) Identificador da família de veículos referido no anexo XXI, ponto 5.0, do Regulamento (UE) 2017/1151;

iii) Emissões de CO_2 de vigilância, determinadas em conformidade com o ponto 1.2.4;

iv) Superfície frontal, especificando a opção aplicável, das referidas no ponto 1.2.4, alínea c);

v) Resistência ao rolamento, referida no ponto 1.2.4, alínea b);

vi) Massa de vigilância, determinada em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 4.1;

vii) Massa em ordem de marcha;

viii) Massa representativa da carga do veículo, definida no ponto 1.2.4, alínea a);

b) Veículos completados baseados num veículo de base completo:

i) Número de identificação do veículo;

ii) Identificador da família de veículos referido na alínea a), subalínea ii), do presente ponto;

iii) Emissões específicas de CO_2 do veículo de base;

iv) Massa em ordem de marcha.

1.2.3 Cálculo das emissões médias específicas de CO_2 e do objetivo de emissões específicas

Salvo na eventualidade referida no ponto 1.2.5, caso em que devem ser utilizados os dados relativos aos veículos completados, a Comissão deve utilizar os valores comunicados pelo fabricante do veículo de base em conformidade com o ponto 1.2.2 para calcular as emissões médias específicas de CO_2 desse fabricante, e o objetivo de emissões específicas do mesmo, referentes ao ano civil no qual o veículo completado relacionado foi matriculado.

Se o fabricante do veículo de base não comunicar os dados referidos no ponto 1.2.2, devem ser utilizadas no cálculo das emissões médias específicas de CO_2 e do objetivo de emissões específicas desse fabricante as emissões específicas de CO_2 comunicadas pelos Estados-Membros, em conformidade com o ponto 1.2.1, para o veículo completado relacionado.

1.2.4 Cálculo das emissões de CO_2 de vigilância no caso dos veículos de base incompletos

Com início no ano civil de 2020, incumbe a cada fabricante calcular as emissões de CO_2 de vigilância correspondentes a cada um dos seus veículos de base incompletos individuais, de acordo com o método de interpolação referido no anexo XXI, subanexo 7, pontos 3.2.3.2 ou 3.2.4, do Regulamento (UE) 2017/1151, utilizando o mesmo método que o aplicado para a homologação das emissões do veículo de base e aplicando-se para o efeito as definições de termos estabelecidas nesses pontos, com as seguintes exceções:

a) Massa de um veículo individual

O termo «TM_{ind}» referido nos pontos 3.2.3.2.2.1 ou 3.2.4.1.1.1 do anexo XXI, subanexo 7, do Regulamento (UE) 2017/1151 é substituído pela massa por omissão do veículo de base, DM_{base}. Se DM_{base} for inferior à TM_L (massa de ensaio do veículo «baixo») da família de interpolação, substitui-se TM_{ind} por TM_L. Se DM_{base} for superior à TM_H (massa de ensaio do veículo «alto») da família de interpolação, substitui-se TM_{ind} por TM_H.

Determina-se o valor DM_{base} do seguinte modo:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25\ kg + M_{VL}$$

em que:

MRO_{base} é a massa em ordem de marcha do veículo de base definida no anexo XXI, ponto 3.2.5, do Regulamento (UE) 2017/1151;

B_0 é o valor 1,375 de massa da carroçaria;

M_{VL} é a massa representativa da carga do veículo, ou seja 28% da carga máxima do veículo, sendo esta definida como a massa máxima em carga tecnicamente admissível menos a massa do veículo de base em ordem de marcha multiplicada por B_0, menos 25 kg.

O valor de B_0 será ajustado até 31 de outubro de 2021, por aplicação das formulas a seguir indicadas, com base na massa em ordem de marcha dos veículos de base incompletos de todos os veículos completados matriculados nos anos civis de 2018, 2019 e 2020. O novo valor B_0 será aplicável de 1 de janeiro de 2022 até 31 de dezembro de 2024.

Fórmula 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

em que:

A_i é o valor A_y, calculado pela fórmula 2, referente ao ano civil em causa;

n_i é o número de veículos de base incompletos relacionados com os veículos completados matriculados no ano civil em causa.

Fórmula 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^{n} M_{fi}}{\sum_{i=1}^{n} M_{bi}}$$

em que:

A_y é o valor médio da razão entre M_{fi} e M_{bi} referente a cada ano civil de 2018 a 2020;

M_{fi} é a massa em ordem de marcha do veículo de base incompleto, acrescida da massa acrescentada por omissão definida no anexo XII, ponto 5, do Regulamento (CE) n.º 692/2008;

M_{bi} é a massa em ordem de marcha do veículo de base incompleto;

n é o número de veículos de base incompletos relacionados com os veículos completados matriculados no ano civil em causa;

b) Resistência ao rolamento de um veículo individual

Utiliza-se a resistência ao rolamento do veículo de base para efeitos do anexo XXI, subanexo 7, pontos 3.2.3.2.2.2 ou 3.2.4.1.1.2, do Regulamento (UE) 2017/1151;

c) Superfície frontal

No caso dos veículos de base incompletos pertencentes a uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o fabricante deve determinar o termo «Af», referido no anexo XXI, subanexo 7, ponto 3.2.3.2.2.3, do Regulamento (UE) 2017/1151, optando por uma das seguintes possibilidades:

i) superfície frontal do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m^2;

ii) valor médio da superfície frontal do veículo «alto» e do veículo «baixo» da família de interpolação, em m^2;

iii) superfície frontal do veículo «alto» da família de interpolação, caso não seja utilizado o método de interpolação, em m^2.

No caso dos veículos de base incompletos não pertencentes a uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, deve utilizar-se o valor da superfície frontal do veículo «alto» da família de interpolação.

1.2.5. Representatividade das emissões de CO_2 de vigilância

Anualmente, incumbe à Comissão avaliar a representatividade da média das emissões de CO_2 de vigilância comunicadas pelo fabricante do veículo de base, comparativamente à média das emissões específicas de CO_2 dos veículos completados relacionados, matriculados no ano civil em causa. Em caso de divergência entre estes dois valores, a Comissão informa o fabricante do veículo de base disso.

Se, em cada um de dois anos civis consecutivos, for detetada uma divergência igual ou superior a 4%, a Comissão utilizará a média das emissões específicas de CO_2 dos veículos completados correspondente ao ano civil seguinte para calcular o valor médio das emissões específicas de CO_2 do fabricante do veículo de base ou do agrupamento nesse ano.»

b) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os dados referidos no ponto 1 são extraídos do certificado de conformidade emitido pelo fabricante do veículo comercial ligeiro em causa ou terão de ser coerentes com esse certificado. Os dados não disponíveis no certificado de conformidade são extraídos da documentação de homologação ou das informações comunicadas pelo fabricante do veículo de base em conformidade com o ponto 1.2.3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir uma exatidão adequada no processo de vigilância. Caso o certificado de conformidade especifique tanto a massa mínima como a massa máxima do veículo comercial ligeiro, os Estados-Membros devem, para efeitos do presente regulamento, utilizar apenas o valor máximo. No caso dos veículos com alimentação dupla (gasolina e gás) em cujos certificados de conformidade figurem os valores das emissões específicas de CO_2 para os dois tipos de combustível, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor medido para gás.»