Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B 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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 145 de 31.5.2011, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Regulamento Delegado (UE) n.º 205/2012 da Comissão de 6 de janeiro de 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Regulamento (UE) n.º 253/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de fevereiro de 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Regulamento Delegado (UE) n.º 404/2014 da Comissão de 17 de fevereiro de 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Regulamento Delegado (UE) 2017/748 da Comissão de 14 de dezembro de 2016	L 113	9	29.4.2017

▼B

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objecto e objectivos

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

▼M2

2. A partir de 2020, o presente regulamento fixa um objetivo de 147 g de CO_2/km de emissões médias de CO_2 para os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União, medidas de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e respetivas medidas de execução, e tecnologias inovadoras.

▼B

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se a veículos a motor da categoria N_1, definida no Anexo II da Directiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e a veículos da categoria N_1 aos quais seja alargada a homologação de acordo com o n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 («veículos comerciais ligeiros») que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União («veículos comerciais ligeiros novos»).

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

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

▼M2

4. O artigo 4.º, o artigo 8.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 9.º e o artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes, juntamente com todas as suas empresas ligadas, que sejam responsáveis por menos de 1 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil precedente.

▼B

Artigo 3.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

▼B

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

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

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

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

e) «Veículo de base», o veículo 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 aspectos do processo de homologação CE de acordo com a Directiva 2007/46/CE e pela garantia da conformidade da produção;

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

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

i) «Objectivo de emissões específicas», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas indicativas de CO_2 determinada de acordo com o Anexo I relativamente a cada veículo comercial ligeiro novo de que é fabricante ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º, o objectivo de emissões específicas fixado de acordo com essa derrogação;

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

k) «Carga útil», a diferença entre a massa máxima em carga tecnicamente admissível nos termos do Anexo II da Directiva 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, directa ou indirectamente:

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

▼B

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

iii) o direito de gerir os negócios da empresa;

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

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

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

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

Artigo 4.º

Objectivos de emissões específicas

No ano civil que tem início em 1 de Janeiro de 2014 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de veículos comerciais ligeiros deve assegurar que as suas emissões médias específicas de CO_2 não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado de acordo com o Anexo I ou, caso seja concedida ao fabricante uma derrogação nos termos do artigo 11.º, de acordo com essa derrogação.

Caso não disponha dos dados sobre as emissões específicas do veículo completado, o fabricante do veículo de base deve utilizar as emissões específicas do veículo de base para determinar as suas emissões médias específicas de CO_2.

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

— 70 % em 2014,

— 75 % em 2015,

— 80 % em 2016,

— 100 % a partir de 2017.

Artigo 5.º

Supercréditos

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

— 3,5 veículos comerciais ligeiros em 2014,

— 3,5 veículos comerciais ligeiros em 2015,

▼B

— 2,5 veículos comerciais ligeiros em 2016,

— 1,5 veículos comerciais ligeiros em 2017,

— 1 veículo comercial ligeiro a partir de 2018.

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

Artigo 6.º

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

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

Artigo 7.º

Agrupamentos

1. Os fabricantes de veículos comerciais ligeiros novos, com excepção dos fabricantes aos quais foi concedida uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º, podem formar um agrupamento com vista ao cumprimento das suas obrigações previstas no artigo 4.º.

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

a) Fabricantes que serão membros do agrupamento;

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

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

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

▼B

4. Os fabricantes membros de um agrupamento devem informar conjuntamente a Comissão de qualquer alteração do gestor do agrupamento ou da respectiva situação financeira, na medida em que tal possa afectar a sua capacidade para cumprir o dever de pagar eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento por força do artigo 9.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 excepção das informações relativas:

a) Às emissões médias específicas de CO_2;

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

Artigo 8.º

Vigilância e comunicação das emissões médias

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

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

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

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

▼B

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

b) O objectivo de emissões específicas no ano civil anterior;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 9.º

Taxa sobre as emissões excedentárias

1. No que respeita ao período entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2014 e a cada ano civil subsequente, a Comissão deve impor uma taxa sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou, se for caso disso, ao gestor do agrupamento, caso as suas emissões médias específicas de CO_2 sejam superiores ao seu objectivo de emissões específicas.

▼B

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

a) De 2014 a 2018:

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

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

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

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

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

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

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

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

b) A partir de 2019:

(Emissões excedentárias × 95 EUR) × número de veículos comerciais ligeiros novos.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por:

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

— «número de veículos comerciais ligeiros novos», o número de veículos comerciais ligeiros novos de que é fabricante e que foram matriculados nesse período de acordo com os critérios de introdução progressiva estabelecidos no artigo 4.º.

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

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

Artigo 10.º

Publicação do desempenho dos fabricantes

1. Até 31 de Outubro de 2013 e 31 de Outubro de cada ano subsequente, a Comissão deve publicar uma lista indicando, relativamente a cada fabricante:

▼B

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

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

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

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

e) A massa média de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior.

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

Artigo 11.º

Derrogações para determinados fabricantes

1. Pode requerer uma derrogação ao objectivo de emissões específicas calculado nos termos do Anexo I o fabricante 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 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 concepção.

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

a) Nome do fabricante e respectiva pessoa de contacto;

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

c) Dados sobre os veículos comerciais ligeiros que fabrica, incluindo a massa e as emissões específicas de CO_2 desses veículos; e

d) Um objectivo de emissões específicas coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO_2 e que tenha em conta as características do mercado para o tipo de 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 objectivo de emissões específicas de CO_2 proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução

▼B

das suas emissões específicas de CO_2, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de veículo comercial ligeiro fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação. ►M2 ——————— ◄

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

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

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

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

8. Os pedidos de derrogação e as informações que os instruam, as notificações feitas nos termos do n.º 4, as revogações ao abrigo do n.º 5, a imposição de taxas sobre emissões excedentárias por força do n.º 6 e os actos adoptados ao abrigo do n.º 7 são facultados ao público sem prejuízo do disposto no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ([1]).

Artigo 12.º

Ecoinovação

▼M2

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

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

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

([1]) JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

▼B

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

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

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

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

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

Artigo 13.º

Revisão e relatório

▼M2

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

▼B

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

▼B

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

4. Até 31 de Dezembro de 2011, a Comissão deve definir um procedimento destinado a obter valores representativos das emissões de CO_2, da eficiência dos combustíveis e da massa dos veículos completados, assegurando simultaneamente que o fabricante do veículo de base possa aceder atempadamente aos dados relativos à massa e às emissões específicas de CO2 do veículo completado.

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

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

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

▼M2

_____

▼B

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

▼M2

A Comissão, por meio de um ato de execução, determina os parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões de CO_2 específicas referido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ([1]). Esse ato de execução é adotado de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2, do presente regulamento.

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

([1]) 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).

▼B

Artigo 14.º

Procedimento de comité

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

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

▼M2

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

▼B

Artigo 15.º

Exercício da delegação

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

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

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

Artigo 16.º

Revogação da delegação

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

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

([1]) JO L 49 de 19.2.2004, p. 1.

▼B

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

Artigo 17.º

Objecções aos actos delegados

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

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

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

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

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

Artigo 18.º

Entrada em vigor

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

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

▼B

ANEXO I

OBJECTIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS DE CO_2

1. As emissões específicas indicativas de CO_2 de cada veículo comercial ligeiro, medidas em gramas por quilómetro, são, para efeitos dos cálculos do presente anexo, determinadas com base nas seguintes fórmulas:

   a) De 2014 a 2017:

   Emissões específicas indicativas de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   Na qual:

   M = massa do veículo em quilogramas (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) ►**M4** A partir de 2018:

   Emissões específicas de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   Em que:

   M = massa do veículo em quilogramas (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093; ◄

▼**M2**

   c) A partir de 2020:

   Emissões específicas indicativas de $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

   Em que:

   M = massa do veículo em quilogramas (kg)

   M_0 = o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 5

   a = 0,096.

▼B

2. O objectivo de emissões específicas de um fabricante num ano civil é calculado como a média das emissões específicas indicativas de CO_2 de cada veículo comercial ligeiro novo matriculado nesse ano civil de que é fabricante.

▼B

ANEXO II

VIGILÂNCIA E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES

A. Recolha de dados sobre veículos comerciais ligeiros e determinação da informação de vigilância das emissões de CO_2

▼M3

1. Dados pormenorizados

1.1. Veículos completos registados na categoria N_1

No caso de veículos completos detentores de homologação CE e registados na categoria N_1, os Estados-Membros devem, em relação a cada ano civil, registar os seguintes dados pormenorizados para cada veículo comercial ligeiro novo aquando da primeira matrícula no seu território:

a) Fabricante;

b) Número de homologação e respetivas extensões;

c) Modelo, variante e versão;

d) Marca;

e) Categoria do veículo homologado;

f) Categoria do veículo matriculado;

g) Emissões específicas de CO_2;

h) Massa em ordem de marcha;

i) Massa máxima em carga tecnicamente admissível,

j) Superfície de apoio das rodas: distância entre eixos, largura de via do eixo direcional e largura de via do outro eixo;

k) Tipo de combustível e modo do combustível;

l) Cilindrada;

m) Consumo de energia elétrica;

n) Código da tecnologia inovadora ou grupo de tecnologias inovadoras e redução das emissões de CO_2 por meio dessas tecnologias.

o) Número de identificação do veículo (NIV).

Deve ser utilizado o formato descrito na parte C, secção 2.

1.2. Veículos homologados num processo em várias fases e registados na categoria N_1

No caso de veículos construídos em várias fases e registados na categoria N_1, 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;

▼M3

b) Veículo de base (completo): os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o);

c) Veículo completado: os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), f), g), h), j), k), l), m) e o).

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

Para os veículos completados da categoria N_1, 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.

▼B

2. ►M1 Os dados referidos no ponto 1 são os constantes do certificado de conformidade ou são coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante do veículo comercial ligeiro em causa. Se não for utilizado o certificado de conformidade, o Estado-Membro deve tomar as medidas necessárias para garantir o rigor da vigilância. ◄ Caso o certificado de conformidade especifique tanto a massa mínima como a massa máxima de um veículo comercial ligeiro, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor máximo para fins do presente regulamento. No caso dos automóveis com alimentação dupla (gasolina-gás) cujos certificados de conformidade indiquem as emissões específicas de CO_2 para os dois tipos de combustível, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor medido relativamente ao gás.

▼M3

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

a) As fontes utilizadas na recolha dos dados pormenorizados referidos no ponto 1;

b) O número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto da homologação CE;

c) O número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação em várias fases, se disponível;

d) O número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados individualmente;

e) O número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados a nível nacional em pequenas séries.

B. Metodologia para a determinação das informações de vigilância das emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos

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

1. Número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados

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

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Veículos completados

No caso de veículos construídos em várias fases, as emissões específicas de CO_2 dos veículos completados são atribuídas ao fabricante do veículo de base.

Para assegurar que os valores das emissões de CO_2, 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 rever e alterar, conforme necessário, a legislação aplicável relativa à homologação, até 31 de Dezembro de 2011.

Ao definir esse processo, a Comissão determina, se for adequado, como são controlados a massa e os valores das emissões de CO_2, com base numa tabela de valores das emissões de CO2 correspondente às diferentes categorias de massa de inércia final ou com base num valor único das emissões de CO_2 decorrente da massa do veículo de base somado a uma massa acrescentada por omissão diferenciada por classe N_1. Neste último caso, esta massa será também obtida para a parte C do presente anexo.

A Comissão assegura também que o fabricante do veículo de base possa aceder atempadamente aos dados relativos à massa e às emissões específicas de CO_2 do veículo completado.

▼M3

Não obstante o facto de a massa acrescentada por omissão dever ser obtida para efeitos da 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 8.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. Formato de transmissão dos dados

Em relação a cada ano, os Estados-Membros devem comunicar as informações especificadas na parte A, pontos 1 e 3, no seguinte formato:

Secção 1 — Dados de vigilância agregados

Estado-Membro ([1])	
Ano	

▼M3

Fonte dos dados	
Número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto da homologação CE	
Número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados individualmente	
Número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados a nível nacional em pequenas séries	
Número total de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados em várias fases (se disponível)	

(1) 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)	Tipo
	Variante
	Versão
d)	Marca
e)	Categoria do tipo de veículo homologado
f)	Categoria de veículo matriculado
g)	Emissões específicas de CO_2
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)

▼**M3**

Referência à parte A, ponto 1.1	Dados pormenorizados por veículo matriculado (1)
k)	Tipo de combustível
	Modo do combustível
l)	Cilindrada do motor (cm^3)
m)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
n)	Código da tecnologia inovadora ou do grupo de tecnologias inovadoras
	Redução das emissões por efeito da(s) tecnologia(s) inovadora(s)
o)	Número de identificação do veículo
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. Se o número de identificação do veículo não puder ser fornecido, devem ser fornecidos todos os dados pormenorizados relativos ao veículo completo, ao veículo completado e ao veículo de base, em conformidade com a parte A, ponto 1.2, alíneas a), b) e c), do presente anexo.

(2) No caso de homologações nacionais em pequenas séries (NSS) ou de homologações individuais (IVA), deve ser indicado o nome do fabricante na coluna «Nome do fabricante no registo do Estado-Membro», ao passo que, na coluna «Nome do fabricante — Denominação normalizada da UE», deve ser inscrita a menção «AA-NSS» ou «AA-IVA», consoante o caso.

(3) No caso de veículos construídos em várias fases, indicar o fabricante do veículo de base (incompleto/completo). Se o fabricante do veículo de base não for conhecido, indicar apenas o fabricante do veículo completado.

(4) No caso de veículos construídos em várias fases, indicar a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo de base.

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