REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/2043 DA COMISSÃO

de 18 de dezembro de 2018

que altera o Regulamento de Execução (UE) 2017/1153 para clarificar as condições de ensaio WLTP e assegurar o acompanhamento dos dados relativos à homologação

(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 (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 veículos novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos ligeiros ([1]), nomeadamente o artigo 13.º, n.º 7, primeiro parágrafo,

Considerando o seguinte:

(1) A fim de ter em conta a diferença no nível de emissões de CO_2 determinado no âmbito do novo ciclo de ensaio europeu (NEDC) e do novo procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP), o Regulamento de Execução (UE) 2017/1153 da Comissão ([2]) estabeleceu uma metodologia de correlação dos valores de emissão de CO_2 para os veículos de passageiros.

(2) Os resultados da metodologia de correlação deverão garantir que o rigor das exigências de redução estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 443/2009 é comparável ao abrigo dos antigos e dos novos procedimentos de ensaio. Por conseguinte, as autoridades homologadoras e os serviços técnicos, juntamente com os fabricantes, devem procurar assegurar que os ensaios WLTP e NEDC realizados para efeitos do presente regulamento o sejam em condições comparáveis e coerentes com os objetivos do presente regulamento.

(3) Para o efeito, é necessário clarificar determinados aspetos das condições de ensaio WLTP aplicáveis às correlações realizadas com vista a fornecer dados para a vigilância das emissões de CO_2 WLTP e NEDC para os veículos matriculados pela primeira vez em 2020. Essas clarificações não prejudicam os procedimentos e requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ([3]) e não afetam a validade das homologações assim concedidas.

(4) É igualmente necessário determinar a diferença, em 2020, entre os valores de emissão de CO_2 declarados pelos fabricantes para efeitos de homologação, no que respeita às emissões, e os valores medidos nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151. Por conseguinte, os fabricantes devem ser obrigados a calcular e comunicar à Comissão os valores das emissões de CO_2 WLTP para todos os automóveis novos de passageiros matriculados no ano civil de 2020, utilizando os valores de medição para os veículos H e L como dados de base para o método de interpolação.

(5) Para um número limitado de famílias de interpolação, apenas estarão disponíveis os valores de medição dos veículos H, em 2020. O número dessas famílias deve ser acompanhado de perto e a Comissão deverá considerar a possibilidade de exclui-las do cálculo dos dados de referência de 2020, se se verificar um aumento significativo do número dessas famílias em relação a 2018.

(6) A transparência dos ensaios das emissões deve ser melhorada, pelo que os dados sobre os ensaios WLTP e os resultados da correlação devem ser disponibilizados à Comissão. Tal permitirá à Comissão identificar e tratar rapidamente as questões e as eventuais incoerências relacionadas com a aplicação dos procedimentos. Por isso, a matriz de dados de entrada deve ser preenchida para cada ensaio WLTP executado e transmitida integralmente à Comissão no âmbito do intercâmbio de dados da ferramenta de correlação. A fim de garantir a confidencialidade, o ficheiro de dados de entrada deve ser encriptado para transmissão.

(7) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité das Alterações Climáticas,

([1]) JO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

([2]) 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).

([3]) 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).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento de Execução (UE) 2017/1153 é alterado do seguinte modo:

1) É aditado o seguinte artigo 7.º-A:

«*Artigo 7.º-A*

Comunicação dos resultados das medições WLTP

1. Os fabricantes devem calcular o valor combinado de CO_2 de cada automóvel novo de passageiros matriculado em 2020 por recurso à fórmula que consta do anexo XXI, subanexo 7, ponto 3.2.3.2.4, segundo parágrafo, do Regulamento (UE) 2017/1151, cujos termos M_{CO2-H} e M_{CO2-L} devem, para a família de interpolação em causa, ser substituídos pelos valores $M_{CO2,C,5}$ obtidos das entradas 2.5.1.1.3 (veículo H) e 2.5.1.2.3 (veículo L) do certificado de homologação CE, conforme indicado no modelo constante do anexo I, apêndice 4, do Regulamento (UE) 2017/1151.

Se as emissões combinadas de CO_2 de um veículo forem determinadas apenas por referência ao veículo H, os fabricantes devem fornecer o valor $M_{CO2,C,5}$ obtido da entrada 2.5.1.1.3 (veículo H) do certificado de homologação CE.

Os fabricantes devem apresentar à Comissão os valores de emissão de CO_2, juntamente com os valores $M_{CO2,C,5}$ utilizados para o cálculo, o mais tardar três meses após a receção da notificação, pela Comissão, dos dados provisórios para 2020, carregando esses dados na conta do fabricante no Repositório de Dados Comerciais da Agência Europeia do Ambiente.

2. Se os dados referidos no n.º 1 não forem apresentados no prazo estabelecido, a Comissão considera que o valor indicado na entrada 2.5.1.2.3 do certificado de homologação CE representa as emissões combinadas de CO_2 para efeitos do n.º 1, no respeitante a todos os automóveis novos matriculados da família de interpolação para os quais foi emitido o certificado de homologação e, se for caso disso, o valor indicado na entrada 2.5.1.1.3 para as famílias em que apenas se dispõe de medições do veículo H.

3. A Comissão deve monitorizar o número de famílias de interpolação para as quais as emissões de CO_2 são determinadas por referência apenas ao veículo H para cada fabricante; em caso de aumento do número de famílias relativamente a 2018, deve avaliar o impacto desse aumento no cálculo referido no n.º 1 e, se for caso disso, excluir as famílias em causa do cálculo.»;

2) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) São aditados os seguintes pontos 2.2-A e 2.2-B:

«2.2-A. Condições de ensaio WLTP

Para que o ensaio WLTP seja considerado pertinente em conformidade com o ponto 2.2, e para efeitos da determinação dos dados de entrada referidos no ponto 2.4, aplicam-se as condições de ensaio estabelecidas no anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151, com as seguintes precisões:

a) A correção dos resultados de ensaio WLTP para emissões mássicas de CO_2 em conformidade com o anexo XXI, subanexo 6, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2017/1151 aplica-se a todos os resultados do ensaio, sem prejuízo do disposto no ponto 3.4.4, alínea a), do mesmo apêndice;

b) Sem prejuízo dos requisitos do Regulamento (UE) 2017/1151, se o veículo de ensaio estiver equipado com tecnologias que influenciam o seu desempenho em matéria de emissões de CO_2, incluindo, mas não exclusivamente, as referidas nas entradas 42 a 50 da matriz de dados de entrada definida no ponto 2.4, que se destinem a funcionar durante o ensaio, essas tecnologias devem funcionar durante o ensaio do veículo, independentemente do procedimento de ensaio aplicado — NEDC ou WLTP;

c) Se o veículo de ensaio estiver equipado com transmissões automáticas, deve utilizar-se o mesmo modo selecionável pelo condutor, independentemente do procedimento de ensaio aplicado. No caso de se utilizarem os modos mais e menos favoráveis para os ensaios WLTP, em conformidade com o anexo XXI, subanexo 8, apêndice 6, ponto 1.2, alínea c), do Regulamento (UE) 2017/1151, deve utilizar-se o modo menos favorável como entrada para a ferramenta de correlação, bem como para os ensaios físicos NEDC;

d) Se o veículo de ensaio estiver equipado com transmissões manuais, o termo $n_{min_drive_set}$ deve ser o definido pela fórmula estabelecida no anexo XXI, subanexo 2, ponto 2, alínea k) (3), do Regulamento (UE) 2017/1151.

Com a aprovação da autoridade homologadora ou, se for o caso, do serviço técnico, o fabricante pode calcular de outra forma os pontos de mudança de velocidades, desde que tal se justifique atendendo à dirigibilidade do veículo e que o coeficiente de segurança adicional aplicado em conformidade com o anexo XXI, subanexo 2, ponto 3.4, do Regulamento (UE) 2017/1151 não exceda 20 %.

As condições especificadas nas alíneas a) a d) aplicam-se para efeitos da correlação realizada nos termos do presente regulamento, sem prejuízo do disposto no Regulamento (UE) 2017/1151 e das homologações concedidas em conformidade com o mesmo regulamento.

2.2-B. Aplicabilidade das condições de ensaio WLTP

As especificações que constam do ponto 2.2-A, alíneas a) a d), são aplicáveis do seguinte modo:

a) No caso dos novos modelos de veículos, a partir da entrada em vigor do presente regulamento;

b) No caso dos modelos de veículos existentes, os fabricantes devem, no respeitante aos modelos que abrangem veículos colocados no mercado em 2020, fornecer à autoridade homologadora elementos de prova com base nos quais esta confirmará se foram cumpridas nos ensaios de homologação WLTP as condições de ensaio referidas no ponto 2.2-A, alíneas a) a d).

A confirmação deve incluir o identificador da família de interpolação, bem como a confirmação respeitante a cada uma das condições de ensaio referidas nas alíneas a) a d). A autoridade homologadora deve emitir a confirmação ao fabricante e assegurar que a mesma é registada e pode ser disponibilizada de imediato a pedido da Comissão.

Se a autoridade homologadora não puder confirmar que uma ou mais das condições de ensaio em causa foram cumpridas, o fabricante deve assegurar a realização de um novo ensaio WLTP ou, se for caso disso, de uma nova série de ensaios, em conformidade com o anexo XXI, subanexo 6, do Regulamento (UE) 2017/1151, sob a supervisão de uma autoridade homologadora ou, se for caso disso, de um serviço técnico, aplicando as condições de ensaio estabelecidas no ponto 2.2-A, alíneas a) a d), para a família de interpolação em causa, incluindo uma nova correlação em conformidade com o presente regulamento.

Se não for cumprida apenas a condição de ensaio referida no ponto 2.2-A, alínea a), o fabricante pode corrigir esse valor na matriz de entrada sem necessidade de um novo ensaio WLTP.

A autoridade homologadora ou, se for caso disso, o serviço técnico designado devem registar os resultados da repetição dos ensaios ou da correção, bem como a correlação em conformidade com o anexo I, ponto 5, devendo o ficheiro de correlação completo com base nos dados de entrada obtidos a partir dos novos ensaios efetuados ser transmitido à Comissão, em conformidade com o ponto 3.1.1.2, o mais tardar em 30 de abril de 2021.»;

b) O ponto 2.4 é alterado do seguinte modo:

i) após o primeiro parágrafo, é aditada a seguinte frase:

«A matriz de dados de entrada deve ser preenchida para cada ensaio WLTP executado.»,

ii) o quadro 1 é alterado do seguinte modo:

— na entrada 56, o texto da coluna «Observações» passa a ter a seguinte redação:

«Matriz: Dados do sistema OBD e do banco dinamométrico, 1 Hz para o sistema OBD e 10 Hz para o banco dinamométrico, resolução de 0,1 km/h.»,

— na entrada 57, o texto da coluna «Observações» passa a ter a seguinte redação:

«Matriz: 1 Hz. Mudança de velocidades calculada teórica a apresentar para o veículo H e o veículo L (se aplicável).»,

— na entrada 61, o texto da coluna «Observações» passa a ter a seguinte redação:

«Matriz: 1 Hz (frequência de amostragem do instrumento: 20 Hz), resolução de 0,1 A, dispositivo de medição externo sincronizado com o banco dinamométrico.»,

— a entrada 67 passa a ter a seguinte redação:

«67	Fator de regeneração K_i multiplicativo/aditivo Para os veículos H e L	—	Anexo XXI, subanexo 6, apêndice 1, do Regulamento (EU) 2017/1151	*No caso dos veículos sem sistema de regeneração periódica, este valor é igual a 1.*»

— são aditadas as seguintes entradas:

«69	Poder calorífico do combustível	kWh/l	Anexo XXI, subanexo 6, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2017/1151	*Valor de acordo com o quadro A6.Ap2/1 do Regulamento (UE) 2017/1151.*
70	Consumo de combustível do ensaio WLTP para os veículos H e L	l/100 km	Anexo XXI, subanexo 7, ponto 6, do Regulamento (UE) 2017/1151	*Consumo de combustível não compensado do ensaio do tipo 1.*
71	Tensão nominal do REESS	V	De acordo com a norma DIN EN 60050-482	*No caso das baterias de baixa tensão descritas no anexo XXI, subanexo 6, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2017/1151.*
72	Fator de correção da família ATCT	—	Anexo XXI, subanexo 6a, do Regulamento (UE) 2017/1151	*Fator de correção da família ATCT (correção a 14 °C).*
73	Correção da velocidade e da distância no ensaio WLTP	—	Regulamento (UE) 2017/1151	*Correção efetuada?* *0 = não | 1 = sim.*
74	Correção RCB do ensaio WLTP	—	Anexo XXI, subanexo 6, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2017/1151	*Correção efetuada?* *0 = não | 1 = sim.*
75	Número de ensaios WLTP	1, 2 ou 3		*Indicar se os dados de ensaio provêm do primeiro, do segundo ou do terceiro ensaio WLTP.*
76	Valor WLTP declarado de CO_2 para os veículos H e/ou L	g/km	Declaração do fabricante	*Valor WLTP declarado para os veículos H e L. Deve incluir todas as correções (se pertinente).*
77	Valor de CO_2 medido pelo método WLTP, corrigido para os veículos H e/ou L	g/km	*Valores $MCO_{2,C,5}$ do anexo I, apêndice 4, do Regulamento (UE) 2017/1151*	*Emissões combinadas de CO_2 medidas para os veículos H e L após todas as correções aplicáveis. No caso da realização de 2 e 3 ensaios WLTP, devem apresentar-se todos os resultados medidos.*
78	Ensaio WLTP repetido	—	Anexo I, ponto 2.2-B, alínea b)	*Indicar as condições de ensaio referidas no anexo I, ponto 2.2-A, alíneas a) a d), que foram sujeitas a novos ensaios».*

c) O ponto 3.1.1.1 é alterado do seguinte modo:

i) é suprimida a alínea a),

ii) na alínea c), a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:

«iii) Os dados de entrada especificados no ponto 2.4.»,

iii) é aditado o seguinte parágrafo:

«O ficheiro de síntese referido na alínea c) deve ser encriptado para garantir a confidencialidade.»;

d) O ponto 3.1.1.2 passa a ter a seguinte redação:

«3.1.1.2. Ficheiro de correlação completo

Se o relatório original dos resultados da correlação tiver sido elaborado em conformidade com o ponto 3.1.1.1, a autoridade homologadora, ou, se for caso disso, o serviço técnico designado, carregará o ficheiro de síntese a que se refere o ponto 3.1.1.1, alínea c), num servidor da Comissão, a partir do qual é enviada uma resposta ao remetente (com os serviços pertinentes da Comissão em cópia), constituída por um número inteiro compreendido entre 0 e 99 gerado aleatoriamente, um código de resumo (*hash code*) do ficheiro de síntese que associa inequivocamente esse número ao relatório original, assinado digitalmente pelo servidor da Comissão.

Deve ser criado um ficheiro de correlação completo pela autoridade homologadora ou, se for caso disso, pelo serviço técnico designado, que deve incluir o relatório original dos resultados da correlação referido no ponto 3.1.1.1 e a resposta do servidor da Comissão. A autoridade homologadora conserva este ficheiro como relatório de ensaio, em conformidade com o anexo VIII da Diretiva 2007/46/CE.»

Artigo 2.º

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

O artigo 1.º, ponto 2, alíneas c) e d), é aplicável a partir de 1 de fevereiro de 2019.

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

Feito em Bruxelas, em 18 de dezembro de 2018.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER