

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

DECISÃO N.º 1753/2000/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 22 de Junho de 2000
que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Consultado o Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do 251.º do Tratado ⁽³⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 9 de Março de 2000,

Considerando o seguinte:

- (1) O objectivo final da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas é conseguir a estabilização das concentrações na atmosfera de gases com efeito de estufa a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa com o sistema climático; o Protocolo de Quioto à dita convenção-quadro, adoptado em Dezembro de 1997, prevê a redução do nível de concentração dos gases com efeito de estufa.
- (2) No âmbito do Protocolo de Quioto, a Comunidade aceitou o objectivo de redução das suas emissões de um conjunto de gases com efeito de estufa em 8 % em relação aos níveis de 1990 durante o período de 2008 a 2012.
- (3) O Protocolo de Quioto exige que as partes a que se refere o seu anexo I efectuem, até 2005, progressos comprováveis na realização dos compromissos que assumiram.

(4) A Decisão 93/389/CEE ⁽⁴⁾ estabeleceu um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de CO₂ e de outros gases responsáveis pelo efeito de estufa.

(5) Reconhecendo a importância dos automóveis de passageiros como fonte de emissões de CO₂, a Comissão propôs uma estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ provenientes dos automóveis de passageiros e melhorar a economia de combustível. A abordagem sugerida pela Comissão foi favoravelmente acolhida pelo Conselho nas suas conclusões de 25 de Junho de 1996.

(6) O Parlamento Europeu e o Conselho formularam um objectivo de 120 g/km (5 litros/100 km para motores a gasolina e 4,5 litros/100 km para motores a gasóleo) como nível médio para as emissões de CO₂ em 2005 (2010 o mais tardar).

(7) A Comissão está a realizar estudos com vista à elaboração, com a maior brevidade, de propostas adequadas em matéria de harmonização dos procedimentos de medição das emissões específicas de CO₂ provenientes dos veículos da categoria N₁ definida no anexo II da Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques ⁽⁵⁾.

(8) A medição das emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros está harmonizada na Comunidade, segundo a metodologia prevista na Directiva 80/1268/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ JO C 231 de 23.7.1998, p. 6, e JO C 83 de 25.3.1999, p. 9.

⁽²⁾ JO C 40 de 15.2.1999, p. 8.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Dezembro de 1998 (JO C 98 de 9.4.1999, p. 240), posição comum do Conselho de 23 de Fevereiro de 1999 (JO C 123 de 4.5.1999, p. 13), e decisão do Parlamento Europeu de 2 de Dezembro de 1999 (JO C 194 de 11.7.2000, p. 46). Decisão do Conselho de 16 de Maio de 2000 e decisão do Parlamento Europeu de 17 de Maio de 2000.

⁽⁴⁾ Decisão 93/389/CEE do Conselho, de 24 de Junho de 1993, relativa a um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de CO₂ e de outros gases responsáveis pelo efeito de estufa (JO L 167 de 9.7.1993, p. 31).

⁽⁵⁾ JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 11 de 16.1.1999, p. 25).

⁽⁶⁾ JO L 375 de 31.12.1980, p. 36. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/116/CE da Comissão (JO L 329 de 30.12.1993, p. 39).

- (9) É necessário definir procedimentos objectivos para a vigilância das emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros vendidos na Comunidade, a fim de verificar a eficácia da estratégia comunitária, tal como referido na comunicação da Comissão de 20 de Dezembro de 1995, assim como o respeito de compromissos assumidos formalmente pelas organizações de fabricantes de automóveis. A presente decisão prevê um regime deste tipo. A Comissão anunciou que analisará, logo que possível, a necessidade de um enquadramento jurídico para os futuros acordos a celebrar com as organizações de fabricantes de automóveis, incluindo as medidas a adoptar em caso de não funcionamento dos ditos acordos.
- (10) Para efeitos da presente decisão, os Estados-Membros só devem recolher dados oficiais compatíveis com a Directiva 70/156/CEE do Conselho.
- (11) A Directiva 70/156/CEE prevê que os fabricantes devem emitir um certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel novo de passageiros e que os Estados-Membros só permitirão o registo e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se o mesmo for acompanhado de um certificado de conformidade válido.
- (12) A presente decisão não pretende harmonizar os sistemas nacionais de registo de veículos mas sim utilizá-los como base para garantir a recolha da quantidade mínima de dados necessária para permitir o funcionamento adequado de um regime comunitário de vigilância das emissões médias específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros.
- (13) É conveniente incluir igualmente todos os automóveis novos de passageiros com formas de propulsão alternativas e aos quais seja aplicável a Directiva 70/156/CEE.
- (14) Esse regime de vigilância só será aplicável aos automóveis novos de passageiros a registar pela primeira vez na Comunidade e que nunca tenham sido anteriormente registados noutra local.
- (15) É necessário manter contactos entre a Comissão e os Estados-Membros no que se refere ao controlo da qualidade dos dados, a fim de garantir uma aplicação adequada do mecanismo de decisão,

ADOPTARAM A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A presente decisão estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros registados na Comunidade. A presente decisão é

aplicável apenas aos automóveis de passageiros a registar pela primeira vez na Comunidade, que não tenham sido anteriormente registados noutra local.

Artigo 2.º

Para efeitos da presente decisão, entende-se por:

1. «Automóvel de passageiros», qualquer veículo a motor da categoria M₁ tal como definido no anexo II da Directiva 70/156/CEE e abrangido pela Directiva 80/1268/CEE. Estão excluídos os veículos abrangidos pela Directiva 92/61/CEE⁽¹⁾, os veículos para fins especiais, tal como definidos no n.º 1, alínea a), segundo travessão, do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.
2. «Automóvel de primeiro registo», um automóvel de passageiros registado pela primeira vez na Comunidade. Esta definição exclui especificamente os veículos registados pela segunda vez noutra Estado-Membro ou que tenham sido anteriormente registados fora da Comunidade.
3. «Certificado de conformidade», o certificado especificado no artigo 6.º da Directiva 70/156/CEE.
4. «Emissões específicas de CO₂» de um dado automóvel de passageiros, as respectivas emissões de CO₂ medidas nos termos da Directiva 80/1268/CEE e fixadas no anexo VIII da Directiva 70/156/CEE e que constam da documentação de homologação.
5. «Fabricante», a pessoa ou organismo responsável perante a autoridade de homologação por todos os aspectos do processo de homologação e pela garantia da conformidade da produção. Não é essencial que essa pessoa ou organismo esteja directamente envolvido em todas as fases da construção do veículo, sistema, componente ou unidade técnica separada objecto do processo de homologação.
6. «Marca», o nome comercial do fabricante que consta do certificado de conformidade e da documentação de homologação.
7. «Potência útil máxima dos automóveis novos de passageiros», a potência máxima do motor indicada no certificado de conformidade e na documentação de homologação, e medida nos termos da Directiva 80/1269/CEE⁽²⁾.
8. «Massa», a massa do automóvel com a carroçaria em ordem de marcha, tal como indicada no certificado de conformidade e na documentação de homologação e definida no ponto 2.6 do anexo I da Directiva 70/156/CEE.
9. «Cilindrada do motor», a cilindrada do motor tal como indicada no certificado de conformidade e na documentação de homologação.
10. «Tipo de combustível», o combustível para o qual o automóvel foi originalmente homologado e que consta do certificado de conformidade e da documentação de homologação.

⁽¹⁾ Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas (JO L 225 de 10.8.1992, p. 72). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 1994.

⁽²⁾ Directiva 80/1269/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às potências dos veículos a motor (JO L 375 de 31.12.1980, p. 46). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 97/21/CE (JO L 125 de 16.5.1997, p. 31).

11. «Processo de matrícula», um ficheiro electrónico que contém as informações referentes ao registo de um determinado automóvel de passageiros.
12. «Tipo», «variante» e «versão», os diferentes veículos de uma determinada marca que são declarados pelo fabricante, tal como descritos no anexo IIB da Directiva 70/156/CEE, identificados de forma exclusiva pelos caracteres alfanuméricos de tipo, variante e versão.
13. «Veículo de propulsão alternativa», qualquer veículo a motor da categoria M₁, na definição do anexo II B da Directiva 70/156/CEE, não abrangido pela Directiva 80/1268/CEE.
14. «Documentação de homologação», o processo de homologação composto pelo processo de fabrico, pelo certificado de homologação e pelos resultados dos ensaios, que é distribuído às autoridades nacionais de homologação nos termos dos n.ºs 5 e 6 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.

Artigo 3.º

1. Para efeitos da criação do regime previsto no artigo 1.º, os Estados-Membros recolherão as informações descritas no anexo I em relação a cada automóvel referido naquele artigo registado no seu território.
2. Os Estados-Membros serão autorizados a obter as informações referidas no n.º 1 a partir da documentação de homologação comunitária ou do certificado de conformidade.
3. Os Estados-Membros são responsáveis pela validação e qualidade dos dados que recolherem. Assim, atenderão às potenciais fontes de erro descritas no anexo II, adoptarão medidas para minimizar esses erros e comunicarão à Comissão uma avaliação, por análise estatística ou outra, da proporção de dados incorrectos, juntamente com as informações referidas no n.º 4 do artigo 4.º
4. Os Estados-Membros tomarão medidas para melhorar a qualidade dos dados que recolherem e, a pedido da Comissão, informá-la-ão dessas medidas. Com base nessas informações, a Comissão pode, em cooperação com o Estado-Membro em causa, propor-lhe providências para melhorar ainda mais a qualidade dos dados que o Estado-Membro deverá ter em conta. Nesta base, o Estado-Membro informará a Comissão das novas medidas que tomar, sempre que apropriado, para melhorar a qualidade dos dados.

Artigo 4.º

1. Em cada ano civil, os Estados-Membros determinarão, para cada fabricante e para o conjunto dos fabricantes, de acordo com os métodos descritos no anexo III, os seguintes valores:

- a) Para cada tipo de combustível:
- o número total de automóveis de passageiros de primeiro registo, nos termos do ponto 1 do anexo III;
 - as emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros de primeiro registo, nos termos do ponto 2 do anexo III;
- b) Para cada tipo de combustível e para cada categoria de emissão de CO₂ especificada no ponto 3 do anexo III:
- o número de automóveis de passageiros de primeiro registo;
 - as emissões específicas médias de CO₂, nos termos do segundo parágrafo do ponto 3 do anexo III;
- c) Para cada tipo de combustível e para cada categoria de massa especificada no ponto 4 do anexo III:
- o número de automóveis de passageiros de primeiro registo;
 - as emissões específicas médias de CO₂, nos termos do terceiro parágrafo do ponto 4 do anexo III;
 - a massa média, nos termos do segundo parágrafo do ponto 4 do anexo III⁽¹⁾;
- d) Para cada tipo de combustível e categoria de potência útil do motor especificada no ponto 5 do anexo III:
- o número de automóveis de passageiros de primeiro registo;
 - as emissões específicas médias de CO₂, nos termos do terceiro parágrafo do ponto 5 do anexo III;
 - a potência útil máxima média, nos termos do segundo parágrafo do ponto 5 do anexo III;
- e) Para cada tipo de combustível e cada categoria de cilindrada do motor especificada no ponto 6 do anexo III:
- o número de automóveis de passageiros de primeiro registo;
 - as emissões específicas médias de CO₂, nos termos do terceiro parágrafo do ponto 6 do anexo III;
 - a cilindrada média dos respectivos motores, nos termos do segundo parágrafo do ponto 6 do anexo III.

2. Além disso e no que se refere aos veículos de propulsão alternativa, os Estados-Membros determinarão o número de veículos registados no seu território.

3. Se o modo de medição da massa dos veículos registados no seu território for alterado, os Estados-Membros informarão do facto a Comissão.

4. Os Estados-Membros transmitirão anualmente à Comissão as informações referidas nos n.ºs 1 e 2. A primeira dessas transmissões deverá ser efectuada até 1 de Julho de 2001. As transmissões subsequentes deverão estar concluídas até 1 de Abril de cada ano, em relação aos dados de vigilância recolhidas no ano civil anterior. Os dados serão transmitidos segundo o formato do anexo IV.

5. A pedido da Comissão, os Estados-Membros transmitirão igualmente a totalidade dos dados recolhidos, nos termos do artigo 3.º

⁽¹⁾ Se a massa de um automóvel de passageiros indicada na documentação de homologação ou no certificado de conformidade for expressa por um valor máximo e um valor mínimo, os Estados-Membros apenas deverão comunicar o valor que representar a massa máxima do automóvel em causa.

Artigo 5.º

Os Estados-Membros designarão uma autoridade competente para a recolha e transmissão das informações de vigilância e do facto informarão a Comissão, o mais tardar no prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente decisão.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros apresentarão à Comissão, no prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente decisão, um relatório sobre a forma como tencionam dar-lhe execução. Com base nesse relatório, a Comissão pode solicitar mais informações ou exigir, após consulta aos Estados-Membros, que sejam alteradas as regras de execução propostas.

Artigo 7.º

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2002, um relatório sobre o funcionamento do regime de vigilância instituído pela presente decisão.

Artigo 8.º

Os dados apurados a partir do ano de 2003 no âmbito do regime de vigilância servirão de base para controlar o compromisso voluntariamente assumido pela indústria automóvel face

à Comissão no sentido de reduzir as emissões de CO₂ dos veículos automóveis e, eventualmente, a revisão desse compromisso.

Artigo 9.º

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório, por ano civil, baseado nos dados de vigilância recebidos dos Estados-Membros.

Artigo 10.º

Os relatórios sobre os anos de referência intermédios e os anos de referência finais ⁽¹⁾ determinarão se as reduções se devem a medidas técnicas tomadas pelos fabricantes ou a outros factores, tais como mudanças no comportamento dos consumidores.

Artigo 11.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito no Luxemburgo, em 22 de Junho de 2000.

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

N. FONTAINE

Pelo Conselho

O Presidente

J. SÓCRATES

⁽¹⁾ Recomendação 1999/125/CE da Comissão (JO L 40 de 13.2.1999, p. 49).
Recomendação 2000/303/CE da Comissão (JO L 100 de 20.4.2000, p. 55) e
Recomendação 2000/304/CE da Comissão (JO L 100 de 20.4.2000, p. 57).

ANEXO I

Dados a recolher e transmitir pelos Estados-Membros para efeitos do regime de vigilância das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

Para efeitos de funcionamento de um regime comunitário de vigilância das emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, os Estados-Membros devem recolher um mínimo de informações respeitantes a cada automóvel novo de passageiros registado na Comunidade pela primeira vez. Só devem ser tomados em consideração os combustíveis e modalidades de propulsão incluídos na legislação comunitária de homologação.

Quando um automóvel novo de passageiros for registado pela primeira vez na Comunidade, os Estados-Membros devem recolher e armazenar os seguintes dados:

- emissões específicas de CO₂ (g/km),
 - tipo de combustível (por exemplo, gasolina ou combustível para motores diesel),
 - fabricante,
 - massa (kg),
 - potência útil máxima (kW),
 - cilindrada do motor (cm³).
-

ANEXO II

Qualidade e exactidão dos dados1. *Introdução*

Os fabricantes podem diferenciar os seus tipos de automóveis de passageiros em variantes e ainda em versões. Os dados mais exactos em relação às emissões de CO₂ são, para todos os automóveis, os referidos para a versão específica a que o automóvel pertence. Por conseguinte, para efeitos do regime de vigilância, os Estados-Membros só devem recolher os dados específicos da versão em causa.

2. *Utilização da documentação de homologação como fonte de dados de vigilância*

- a) As informações a utilizar para efeitos da vigilância do CO₂/automóveis (ou a incluir em bases de dados electrónicas para utilização subsequente num regime de monitorização do CO₂/automóveis) devem ser extraídas do «processo de homologação» oficial que acompanha a notificação da concessão da homologação, distribuído pelas autoridades de homologação nacionais nos Estados-Membros, tal como definido na Directiva 70/156/CEE;
- b) O processo de homologação distribuído pelas autoridades de homologação nacionais pode conter dados específicos de várias versões diferentes. É importante, por conseguinte, que os dados adequados respeitantes a um automóvel novo de passageiros abrangido pela presente decisão sejam correctamente identificados no processo de homologação. Os dados respeitantes a uma determinada versão devem, portanto, ser seleccionados com base nos números de «tipo», «variante» e «versão» do veículo em causa, tal como referidos no certificado de conformidade. O certificado de conformidade inclui necessariamente dados referentes a qualquer versão específica de um determinado tipo de automóvel.

3. *Fontes potenciais de erro*

- a) *Extracção da documentação de homologação dos dados específicos a uma dada versão*

Há duas importantes fontes potenciais de erro associadas à utilização da documentação de homologação como fonte de dados de vigilância para efeitos do disposto na presente decisão. Em primeiro lugar, podem surgir erros na conversão dos dados contidos no formulário de papel do processo de informação para o formulário electrónico a utilizar na base de dados de homologação, sendo a sua causa mais provável o erro humano. O segundo caso prende-se com a correcta extracção dos dados a partir das bases de dados electrónicas de homologação. Os dados para a versão correcta devem ser identificados nessas bases de dados pela combinação específica dos números de tipo, variante e versão indicados no certificado de conformidade;
- b) *Transferência dos dados do certificado de conformidade para um ficheiro electrónico de registos*

Quando os dados são retirados do certificado de conformidade (em papel) e inscritos num ficheiro electrónico de registos durante o processo de registo de um automóvel novo de passageiros, existe o risco de que possam ser inscritos dados incorrectos, sendo a sua causa mais provável o erro humano;
- c) *Transferência automática de dados pelos fabricantes para as autoridades de registo*

Alguns Estados-Membros solicitam aos fabricantes que transfiram directamente os dados contidos no certificado de conformidade para as autoridades de registo (ou directamente para os ficheiros de registos) por via electrónica. Existe naturalmente a possibilidade de serem transferidos dados incorrectos, pelo que os sistemas devem ser validados.

ANEXO III

Metodologia para a determinação das informações de vigilância das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

No presente anexo descrevem-se as informações de vigilância que devem ser comunicadas à Comissão. As informações de vigilância devem ser geradas a partir dos dados brutos recolhidos durante o primeiro registo dos automóveis novos de passageiros (descritos no anexo I), de acordo com os métodos a seguir descritos. O formulário exacto em que essas informações devem ser comunicadas à Comissão é descrito no anexo IV.

Só devem ser tomados em consideração os combustíveis e sistemas de propulsão actualmente referidos na legislação comunitária de homologação. Só as informações relativas a automóveis de passageiros novos que não tenham sido anteriormente registados na Comunidade devem ser incluídas neste regime de vigilância. Os automóveis de passageiros anteriormente registados na Comunidade ou noutra país estão especificamente excluídos do disposto na presente decisão.

1. Número de automóveis de passageiros de primeiro registo, discriminado por tipo de combustível (N_f)

Para cada tipo de combustível (por exemplo, gasolina e gasóleo), os Estados-Membros somarão o número de automóveis novos de passageiros registados no seu território pela primeira vez. Para cada tipo de combustível, f , o número de automóveis novos de passageiros registados pela primeira vez é representado por N_f .

2. Emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de primeiro registo de um determinado combustível ($S_{f,ave}$)

As emissões específicas médias de todos os automóveis de primeiro registo para um determinado tipo de combustível (designadas $S_{f,ave}$) são calculadas pela soma das emissões específicas de CO₂ de cada automóvel de primeiro registo de um determinado combustível, S_p , dividida pelo número de automóveis de primeiro registo desse mesmo tipo de combustível recentemente matriculados, N_p .

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \cdot \sum S_f$$

3. Distribuição das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

Deve registar-se o número de automóveis de passageiros de primeiro registo para cada tipo de combustível incluídos em cada uma das categorias de emissão de CO₂ a seguir indicadas. As categorias de emissão de CO₂ são < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450 e > 450 g/km.

Se o número de automóveis novos para uma dada categoria de emissão de CO₂, c , e para um dado tipo de combustível, f , é dado por $N_{f,c}$, então as emissões médias desses veículos, $C_{f,c,ave}$ são calculadas a partir do somatório das emissões de CO₂ de cada automóvel novo, $C_{f,c}$, dividido por $N_{f,c}$.

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

4. Distribuição das massas dos automóveis novos de passageiros

Deve registar-se o número de automóveis de passageiros de primeiro registo para cada tipo de combustível, a massa média desses veículos e ainda as respectivas emissões específicas médias de CO₂ para cada uma das seguintes categorias de massa: < 650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1 050, 1 051-1 150, 1 151-1 250, 1 251-1 350, 1 351-1 550, 1 551-1 750, 1 751-2 000, 2 001-2 250, 2 251-2 500, 2 501-2 800 e > 2 800 kg.

Se o número de automóveis novos de uma determinada categoria de massa, m , e tipo de combustível, f , for dado por $N_{f,m}$, a massa média desses veículos, $M_{f,m,ave}$ é calculada pelo somatório das massas $M_{f,m}$, de cada automóvel novo dividido por $N_{f,m}$.

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

Se $S_{f,m}$ for a emissão específica de CO₂ de cada automóvel de uma determinada categoria de massa e tipo de combustível, então, por analogia, as emissões específicas médias de CO₂ desses veículos é dada por

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

5. *Distribuição das potências úteis máximas dos automóveis de passageiros de primeiro registo*

Deve registar-se o número de automóveis de passageiros de primeiro registo para cada tipo de combustível, a média das potências úteis máximas desses veículos e ainda as respectivas emissões específicas médias de CO₂ para cada uma das seguintes categorias de potência máxima < 30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, 171-180, 181-200, 201-250, 251-300 e > 300 kW.

Se o número de automóveis novos de uma determinada categoria de potência útil máxima p e tipo de combustível f for dado por $N_{f,p}$, a potência útil máxima média desses veículos, $P_{f,p,ave}$, é calculada pelo somatório das potências úteis máximas $P_{f,p}$ de cada automóvel novo dividido por $N_{f,p}$.

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma P_{f,p}$$

Se $S_{f,p}$ for a emissão específica de CO₂ de cada automóvel de uma determinada categoria de potência do motor e tipo de combustível, então, por analogia, as emissões específicas médias de CO₂ para esses veículos são dadas por

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma S_{f,p}$$

6. *Distribuição das cilindradas dos motores dos automóveis de passageiros de primeiro registo*

Deve registar-se o número de automóveis de passageiros de primeiro registo para cada tipo de combustível, a cilindrada média do motor desses veículos e ainda as respectivas emissões específicas médias de CO₂ para cada uma das seguintes categorias de cilindrada do motor: < 700, 700-800, 801-900, 901-1 000, 1 001-1 100, 1 101-1 200, 1 201-1 300, 1 301-1 400, 1 401-1 500, 1 501-1 600, 1 601-1 700, 1 701-1 800, 1 801-1 900, 1 901-2 000, 2 001-2 100, 2 101-2 200, 2 201-2 400, 2 401-2 600, 2 601-2 800, 2 801-3 000, 3 001-3 500, 3 501-4 500 e > 4 500 cm³.

Se o número de automóveis novos de uma determinada categoria de cilindrada do motor c e tipo de combustível f for dado por $N_{f,c}$, a cilindrada média desses automóveis, $C_{f,c,ave}$, é calculada pelo somatório das cilindradas $C_{f,c}$ de cada automóvel novo dividido por $N_{f,c}$.

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Se $S_{f,c}$ for a emissão específica de CO₂ de cada automóvel de uma determinada categoria de cilindrada do motor e tipo de combustível, então, por analogia, as emissões específicas médias de CO₂ desses veículos são dadas por

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

ANEXO IV

Formato para as informações de vigilância a transmitir à Comissão

Apresenta-se em seguida, em linhas gerais, o formato em que os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as informações de vigilância determinadas segundo a metodologia descrita no anexo III.

1. *Emissões específicas médias de CO₂ de todos os automóveis de passageiros de primeiro registo para um determinado combustível*

Para cada tipo de combustível, os Estados-Membros devem fornecer o número de automóveis de passageiros de primeiro registo e as emissões específicas médias de CO₂ desses automóveis. Os dados devem ser apresentados sob a forma de um quadro, tal como se indica a seguir, devendo os valores das emissões de CO₂ ser arredondados ao número inteiro mais próximo.

Tipo de combustível	Número de automóveis de primeiro registo	Emissão específica média de CO ₂ (g/km)
Gasolina
Gasóleo
...	...	

2. *Emissões específicas médias de CO₂ por fabricante e tipo de combustível*

Os dados referentes a todos os automóveis de passageiros de primeiro registo devem ser agrupados por fabricantes e discriminados por combustível (ou seja, gasolina e combustível para motores diesel). Para cada um desses grupos, os Estados-Membros devem comunicar todas as emissões específicas médias de CO₂ e número de automóveis de passageiros nas quais se baseia o cálculo dessas emissões. As informações exigidas devem ser transmitidas sob a forma de um quadro, tal como se indica a seguir. Mais uma vez, os valores das emissões CO₂ devem ser arredondados ao número inteiro mais próximo.

Fabricante	Tipo de combustível	Número de automóveis de primeiro registo	Emissão específica média de CO ₂ (g/km)
...	Gasolina
...	Gasóleo
...	

3. Distribuição das emissões de CO₂ da frota de automóveis novos de passageiros

Para cada tipo de combustível, os Estados-Membros devem fornecer o número de automóveis novos de passageiros registados em cada categoria de emissão de CO₂, por fabricante e para a totalidade dos fabricantes, de acordo com o seguinte formato.

Fabricante													
Tipo de combustível	Número de automóveis de passageiros de primeiro registo por categoria de emissão de CO ₂ (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Gasolina													
Emissão média de CO ₂													
Gasóleo													
Emissão média de CO ₂													

Totalidade dos fabricantes

Tipo de combustível	Número de automóveis de passageiros de primeiro registo por categoria de emissão CO ₂ (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Gasolina													
Emissão média de CO ₂													
Gasóleo													
Emissão média de CO ₂													

4. Distribuição das massas, potências e cilindradas dos automóveis novos de passageiros

As características do automóvel de passageiros em termos de massa, potência e cilindrada do motor são divididas em classes, devendo ser comunicados dados agregados para cada uma dessas classes. Os dados exigidos, por fabricante e para a totalidade dos fabricantes, dizem respeito ao registo, às suas características médias (massa, potência, cilindrada do motor) e às emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros da classe. Os valores da massa, da potência, da cilindrada do motor e das emissões específicas de CO₂ devem ser arredondados ao número inteiro mais próximo.

