

REGULAMENTO (UE) N.º 253/2014 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 26 de fevereiro de 2014

que altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) Nos termos do artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, a Comissão deverá rever, caso seja confirmada a sua viabilidade, as formas de consecução do objetivo de 2020 de 147 g de CO₂/km, incluindo as fórmulas que constam do Anexo I desse regulamento e as derrogações previstas no artigo 11.º do mesmo regulamento. O presente regulamento deverá ser tão neutro quanto possível do ponto de vista da concorrência, socialmente equitativa e sustentável.

(2) Tendo em conta a relação entre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível, a definição das modalidades para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros pode também contribuir para reduzir, de uma forma eficaz em termos de custos, o consumo de combustível e os custos conexos para os proprietários desses veículos.

(3) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 147 g de CO₂/km, as emissões de CO₂ deverão continuar a ser medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ e respetivas medidas de execução, e tecnologias inovadoras.

(4) De acordo com a análise técnica efetuada para a avaliação de impacto, encontram-se disponíveis as tecnologias necessárias para cumprir o objetivo de 147 g de CO₂/km e as reduções necessárias podem ser alcançadas a um custo inferior ao previsto na anterior análise técnica efetuada antes da adoção do Regulamento (UE) n.º 510/2011. Além disso, a distância entre as atuais emissões específicas médias de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos e o objetivo de 147 g de CO₂/km também diminuiu. Por conseguinte, foi confirmada a viabilidade de alcançar esse objetivo em 2020.

(5) Reconhecendo os impactos desproporcionados para os fabricantes mais pequenos em resultado do cumprimento dos objetivos de emissões específicas definidos com base na utilidade do veículo, do elevado ónus administrativo do procedimento de derrogação e do benefício marginal em termos de redução de emissões de CO₂ dos veículos vendidos por esses fabricantes, os fabricantes responsáveis pela produção anual de menos de 1 000 veículos comerciais ligeiros novos registados na União deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias.

(6) O procedimento de concessão de derrogação aos fabricantes que produzem em pequenos volumes deverá ser simplificado a fim de permitir uma maior flexibilidade em termos de apresentação do pedido da derrogação por esses fabricantes e da derrogação a conceder pela Comissão.

(7) Para permitir que a indústria automóvel realize investimentos e inovações a longo prazo, é conveniente fornecer indicações sobre a forma como o Regulamento (UE) n.º 510/2011 deverá ser alterado para o período após 2020. Tais indicações devem basear-se numa avaliação da taxa de redução necessária em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União, bem como das implicações para o desenvolvimento de tecnologias com uma boa

⁽¹⁾ JO C 44 de 15.2.2013, p. 109.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 14 de janeiro de 2014 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 11 de fevereiro de 2014.

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

relação custo-eficácia para a redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros. A Comissão deverá, até 2015, rever estes aspetos e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre as suas conclusões. Esse relatório deverá incluir, se for o caso, propostas de alteração do Regulamento (UE) n.º 510/2011 no que respeita ao estabelecimento de objetivos de emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos para depois de 2020, incluindo a possível fixação de um objetivo realista e viável para 2025, com base numa extensa avaliação de impacto que tenha em conta a manutenção da competitividade da indústria e das indústrias que dela dependem, seguindo ao mesmo tempo uma clara trajetória de redução de emissões em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União. No desenvolvimento dessas propostas, a Comissão deverá assegurar que as mesmas são tão neutras quanto possível do ponto de vista da concorrência e que são socialmente equitativas e sustentáveis.

- (8) As emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com o fornecimento de energia e o fabrico e a eliminação de veículos são componentes importantes da atual pegada global de carbono dos transportes rodoviários, cuja importância no futuro poderá aumentar significativamente. Deverão, por isso, ser tomadas medidas políticas destinadas a orientar os fabricantes para soluções otimizadas, tendo em conta, em particular, as emissões de gases com efeito de estufa associadas à produção de energia fornecida aos veículos, como a eletricidade e os combustíveis alternativos, e a garantir que essas emissões a montante não corroam os benefícios relacionados com o melhoramento da utilização operacional de energia dos veículos visados pelo Regulamento (UE) n.º 510/2011.
- (9) Nos termos do artigo 13.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 510/2011, a Comissão deverá publicar um relatório sobre a existência de dados sobre a superfície de apoio das rodas e a carga útil, e respetiva utilização enquanto parâmetros de utilidade para determinar os objetivos de emissões específicas de CO₂ nas fórmulas do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 510/2011. Embora tais dados estejam disponíveis e a sua utilização potencial tenha sido considerada na avaliação de impacto, concluiu-se que é mais eficaz em termos de custos manter a massa em ordem de marcha como o parâmetro de utilidade para o objetivo de 2020 para os veículos comerciais ligeiros.
- (10) É conveniente manter a abordagem para o estabelecimento do objetivo com base numa relação linear entre a utilidade do veículo comercial ligeiro e o seu objetivo de emissões de CO₂ expresso pelas fórmulas do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 510/2011, na medida em que tal permite manter a diversidade do mercado de veículos comerciais ligeiros e permite que os fabricantes tenham capacidade para dar resposta às diferentes necessidades dos consumidores, assim evitando qualquer distorção injustificada da concorrência. Convém, no entanto,

atualizar essa abordagem de modo a refletir os mais recentes dados disponíveis sobre as matrículas de veículos comerciais ligeiros novos.

- (11) A Comissão, na sua avaliação de impacto, avaliou a disponibilidade de dados sobre a superfície de apoio das rodas e a utilização da superfície de apoio como parâmetro de utilidade no Anexo I do Regulamento (UE) n.º 510/2011. Com base nessa avaliação, a Comissão concluiu que o parâmetro de utilidade utilizado na fórmula para 2020 deverá ser a massa.
- (12) Ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, a Comissão deverá efetuar uma avaliação de impacto a fim de verificar os procedimentos de ensaio para que estes reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de CO₂. O Regulamento (UE) n.º 510/2011 alarga a revisão dos procedimentos de medição, de molde a incluir os veículos comerciais ligeiros. É necessário alterar o atualmente utilizado «Novo ciclo de condução europeu» (NEDC), para garantir a sua representatividade em relação às condições reais de condução e evitar a subestimação das emissões reais de CO₂ e do consumo de combustível deve ser aprovado logo que possível um novo procedimento de ensaio, mais realista e confiável. O trabalho nesse sentido está a ser efetuado através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial harmonizado de veículos utilitários ligeiros (WLTP) no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, mas ainda não se encontra concluído. A fim de assegurar que as emissões de CO₂ específicas citadas para os automóveis novos de passageiros e para os novos veículos comerciais ligeiros fiquem alinhadas mais de perto com as emissões efetivamente geradas em condições normais de uso, o WLTP deveria ser aplicado o mais brevemente possível. Considerando tal contexto, o Anexo I do Regulamento (UE) n.º 510/2011 estabelece limites de emissões para 2020 medidas de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e com o Anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ⁽²⁾. Quando os procedimentos de ensaio forem alterados, os limites estabelecidos no Anexo I do Regulamento (UE) n.º 510/2011 deverão ser adaptados a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos. Para este efeito, a Comissão deverá realizar um estudo de correlação forte entre o NEDC e os novos ciclos de ensaio WLTP para garantir a sua representatividade em relação às condições reais de condução.

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

⁽²⁾ 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).

- (13) Com o objetivo de garantir que as emissões reais sejam refletidas adequadamente e que os valores de CO₂ medidos sejam rigorosamente comparáveis, a Comissão deverá assegurar que os elementos do procedimento de ensaio que têm uma influência significativa nas emissões de CO₂ medidas sejam rigorosamente definidos, a fim de evitar a utilização de flexibilidades do ciclo de ensaios pelos fabricantes devem ser focados os desvios entre os valores de emissão de CO₂ de homologação e as emissões derivadas de veículos colocados à venda, inclusive ponderando um procedimento de ensaio de conformidade em serviço, que deveria assegurar o ensaio independente de uma amostra representativa de veículos para venda, bem como formas de tratar os casos de demonstrada divergência substancial entre a emissão de CO₂ aquando da inspeção e aquando da homologação inicial.
- (14) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, isto é, a definição das modalidades para alcançar o objetivo de 2020 para a redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua escala e efeitos, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo.
- (15) O Regulamento (UE) n.º 510/2011 deverá por conseguinte ser alterado,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 510/2011 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 1.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. A partir de 2020, o presente regulamento fixa um objetivo de 147 g de CO₂/km de emissões médias de CO₂ 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.».
- 2) Ao artigo 2.º é aditado o seguinte n.º 4:
- «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.».
- 3) No artigo 11.º, n.º 3, é suprimida a última frase.
- 4) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, serão tomadas em consideração as reduções de CO₂ 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 CO₂/km.»;
- b) No n.º 2, o prómio passa a ter a seguinte redação:
- «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:».
- 5) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «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 CO₂ 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 CO₂ 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) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:
- i) é suprimido o segundo parágrafo,
- ii) o quarto parágrafo é substituído pelos dois parágrafos seguintes:

«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 CO₂ específicas referido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (*). 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.

(*) 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).».

6) Ao artigo 14.º é aditado o seguinte número:

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

Feito em Estrasburgo, em 26 de fevereiro de 2014.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
M. SCHULZ

Pelo Conselho
O Presidente
D. KOURKOULAS

«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.».

7) No ponto 1 do Anexo I, é aditada a seguinte alínea:

«c) A partir de 2020:

Emissões específicas indicativas de
CO₂ = 147 + a · (M – M₀)

Em que:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

M₀ = o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 5

a = 0,096.».

Artigo 2.º

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