

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** **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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 140 de 5.6.2009, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento (UE) n.º 397/2013 da Comissão de 30 de abril de 2013	L 120	4	1.5.2013



**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**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O objectivo do presente regulamento é estabelecer normas de desempenho em matéria de emissões aplicáveis aos automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade, que contribuam para a abordagem integrada da Comunidade de redução das emissões de CO₂ dos veículos ligeiros, garantindo simultaneamente o bom funcionamento do mercado interno.
- (2) A Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às Alterações Climáticas, aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho ⁽³⁾, exige que todas as partes formulem e executem programas nacionais e, se for caso disso, regionais contendo medidas para mitigar as alterações climáticas. Nesta matéria a Comissão propôs, em Janeiro de 2007, que a União Europeia promovesse, no âmbito de negociações internacionais, o objectivo de uma redução de 30 % das emissões de gases com efeito de estufa pelos países desenvolvidos até 2020 (relativamente aos níveis de 1990) e que a própria União assumisse de forma autónoma o compromisso firme de, até 2020, reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 20 % (relativamente aos níveis de 1990), independentemente das reduções conseguidas por outros países desenvolvidos. Este objectivo foi aprovado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho.

⁽¹⁾ JO C 77 de 31.3.2009, p. 1.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Dezembro de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 6 de Abril de 2009.

⁽³⁾ JO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

▼B

- (3) Uma das implicações desses compromissos é que todos os Estados-Membros necessitarão de reduzir significativamente as emissões dos automóveis de passageiros. Para se atingirem as substanciais reduções necessárias, deverão ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível dos Estados-Membros como da Comunidade, que abranjam todos os sectores da economia da Comunidade, e não apenas os sectores industrial e energético. O sector do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na União e as suas emissões continuam a aumentar. Caso o impacto do transporte rodoviário nas alterações climáticas continue a aumentar, tal comprometerá significativamente as reduções obtidas noutros sectores para combate às alterações climáticas.
- (4) A definição de objectivos comunitários aplicáveis a automóveis novos de passageiros proporciona aos fabricantes maior segurança no planeamento e maior flexibilidade no cumprimento dos requisitos de redução das emissões de CO₂ do que o que resultaria de objectivos nacionais de redução separados. Na fixação de normas de desempenho relativas a emissões é importante tomar em consideração as implicações para os mercados e para a competitividade dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios resultantes em termos de incentivos à inovação e de redução do consumo de energia.
- (5) O presente regulamento baseia-se num procedimento sólido de medição e vigilância a nível comunitário das emissões de CO₂ dos veículos matriculados na Comunidade nos termos da 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 ⁽¹⁾. É importante que a fixação de requisitos de redução das emissões de CO₂ continue a proporcionar aos fabricantes de automóveis previsibilidade e segurança de planeamento a nível comunitário para todo o seu parque de automóveis novos na Comunidade.
- (6) A Comissão aprovou em 1995 uma estratégia comunitária de redução das emissões de CO₂ dos veículos automóveis. Essa estratégia assentava em três pilares: compromissos voluntários da indústria automóvel no sentido da redução das emissões, melhor informação ao consumidor e promoção de automóveis eficientes em termos de consumo de combustível através de medidas fiscais.
- (7) Em 1998, a Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA) assumiu o compromisso de reduzir as emissões médias dos automóveis novos vendidos para 140 g de CO₂/km até 2008 e, em 1999, a Associação de Construtores Japoneses de Automóveis (JAMA) e a Associação de Construtores Coreanos de Automóveis (KAMA) assumiram o compromisso de reduzir as emissões médias dos automóveis novos vendidos para 140 g de CO₂/km até 2009. Esses compromissos foram reconhecidos na Recomendação 1999/125/CE da Comissão, de 5 de Fevereiro de 1999, relativa à redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros ⁽²⁾ (ACEA), na Recomendação 2000/303/CE da Comissão, de 13 de Abril de 2000, relativa à redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros (KAMA) ⁽³⁾ e na Recomendação 2000/304/CE da Comissão, de 13 de Abril de 2000, relativa à redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros (JAMA) ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO L 202 de 10.8.2000, p. 1.

⁽²⁾ JO L 40 de 13.2.1999, p. 49.

⁽³⁾ JO L 100 de 20.4.2000, p. 55.

⁽⁴⁾ JO L 100 de 20.4.2000, p. 57.

▼B

- (8) Em 7 de Fevereiro de 2007, a Comissão aprovou duas comunicações paralelas: uma sobre os resultados da análise da estratégia comunitária de redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros e outra sobre um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI (CARS 21). Essas comunicações sublinharam que se registaram progressos na concretização do objectivo de 140 g de CO₂/km até 2008/2009, mas que o objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km não seria atingido até 2012 sem medidas adicionais.
- (9) As referidas comunicações propuseram uma abordagem integrada com vista a atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km até 2012 e anunciaram que a Comissão apresentaria uma proposta de enquadramento legal para alcançar o objectivo comunitário com base em reduções obrigatórias das emissões de CO₂, a fim de cumprir o objectivo de 130 g de CO₂/km de emissões médias do parque de automóveis novos através de avanços na tecnologia dos motores dos veículos. Coerente com a abordagem de compromissos voluntários assumidos pelos fabricantes, esta abordagem integrada abrange os elementos que são tidos em conta na medição das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros nos termos do 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⁽¹⁾. Uma redução adicional de 10 g de CO₂/km, ou equivalente, se tecnicamente necessário, obter-se-á através de outros avanços tecnológicos e de um aumento da utilização de biocombustíveis sustentáveis.
- (10) O enquadramento legal para a execução do objectivo de emissões médias do parque de automóveis novos deverá garantir objectivos de redução neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis, que tenham em conta a diversidade dos fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções injustificadas da concorrência entre eles. O referido enquadramento legal deverá ser compatível com o objectivo geral de cumprimento dos objectivos da Comunidade no âmbito de Quioto e ser complementado com outros instrumentos mais ligados à utilização, como a diferenciação dos impostos sobre os automóveis e sobre a energia.
- (11) Deverá garantir-se no orçamento geral da União Europeia um financiamento adequado para promover o desenvolvimento de tecnologias orientadas para a redução radical das emissões de CO₂ dos veículos rodoviários.
- (12) A fim de manter a diversidade do mercado automóvel e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objectivos de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros deverão ser definidos de acordo com a utilidade dos automóveis numa base linear. A massa constitui um parâmetro adequado para descrever essa utilidade, proporcionando uma correlação com as actuais emissões, que resulta, portanto, em objectivos mais realistas e neutros em termos de concorrência. Além disso, os dados relativos à massa são facilmente disponíveis. Deverão ser recolhidos dados sobre parâmetros de utilidade alternativos como a superfície de apoio das rodas (largura de via

⁽¹⁾ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

▼B

multiplicada pela distância entre eixos), a fim de facilitar avaliações a mais longo prazo da abordagem baseada na utilidade. A Comissão deverá, até 2014, rever a disponibilidade de dados e, se necessário, apresentar uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho para adaptar o parâmetro da utilidade.

- (13) O objectivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. O presente regulamento promove activamente a eco-inovação e tem em conta a evolução tecnológica futura. Deverá promover-se, em particular, o desenvolvimento de tecnologias de propulsão inovadoras, que são fonte de emissões significativamente inferiores às dos automóveis de passageiros tradicionais. Desta forma, promove-se a competitividade a longo prazo da indústria europeia e a criação de mais empregos de qualidade. A Comissão deverá ponderar a inclusão de medidas de eco-inovação na revisão dos procedimentos de ensaio referidos no n.º 3 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, tendo em conta os impactos técnicos e económicos dessa inclusão.
- (14) Reconhecendo que são extremamente elevados os custos de investigação e desenvolvimento e os custos unitários de produção das primeiras gerações de automóveis com tecnologias de emissões de CO₂ muito baixas, a introduzir no mercado na sequência da entrada em vigor do presente regulamento, este tem por fim transitório acelerar e facilitar o processo de introdução no mercado comunitário de veículos com emissões muito baixas de CO₂ na fase inicial de comercialização.
- (15) A utilização de combustíveis alternativos pode proporcionar reduções significativas de CO₂ em todo o ciclo de produção e utilização («well-to-wheel»). Por conseguinte, o presente regulamento inclui disposições específicas destinadas a continuar a promover a introdução no mercado europeu de veículos alimentados a combustíveis alternativos.
- (16) A fim de garantir a coerência com a abordagem adoptada no âmbito da estratégia da Comissão em matéria de CO₂ e veículos automóveis, em particular em relação aos compromissos voluntários assumidos pelas associações de fabricantes, o objectivo deverá ser aplicado aos automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade pela primeira vez e que, excepto durante um período limitado, para evitar abusos, não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade.
- (17) A Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos⁽¹⁾, estabeleceu um quadro harmonizado com disposições administrativas e requisitos técnicos gerais para a homologação de todos os veículos novos por ela abrangidos. A entidade responsável pelo cumprimento do presente regulamento deverá ser a entidade responsável por todos os aspectos do processo de homologação previsto naquela directiva e por assegurar a conformidade da produção.

⁽¹⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

▼B

- (18) Para efeitos de homologação, são aplicáveis requisitos específicos aos veículos para fins especiais, definidos no anexo II da Directiva 2007/46/CE, pelo que os mesmos deverão ser excluídos do âmbito do presente regulamento. Os veículos classificados na categoria M₁ antes da entrada em vigor do presente regulamento que sejam fabricados especificamente para fins comerciais para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo e que satisfaçam a definição de veículo para fins especiais constante do anexo II da Directiva 2007/46/CE deverão também ser excluídos do âmbito do presente regulamento, de acordo com a política comunitária de apoio às pessoas com deficiência.
- (19) Os fabricantes deverão dispor da flexibilidade necessária para decidir sobre o modo de atingir os seus objectivos nos termos do presente regulamento, devendo ser autorizados a calcular as emissões médias do seu parque de automóveis novos, em vez de serem obrigados a respeitar objectivos de emissões de CO₂ para cada automóvel. Por conseguinte, deverá exigir-se que os fabricantes assegurem que as emissões específicas médias de todos os automóveis novos matriculados na Comunidade sob a sua responsabilidade não ultrapassem a média dos objectivos de emissões para esses automóveis. Este requisito deverá ser progressivamente aplicado entre 2012 e 2025, a fim de facilitar a transição.
- (20) Não é adequado utilizar o mesmo método para determinar os objectivos de redução de emissões para os fabricantes de grandes séries e para os fabricantes de pequenas séries considerados independentes com base nos critérios definidos no presente regulamento. Os fabricantes de pequenas séries deverão ter objectivos alternativos de redução de emissões baseados no potencial tecnológico de cada fabricante para reduzir as respectivas emissões específicas de CO₂ e coerentes com as características dos respectivos segmentos de mercado. Esta excepção deverá ser abrangida pela revisão dos objectivos de emissões específicas constantes do anexo I, a concluir até ao início de 2013.
- (21) Os fabricantes de nicho deverão ter a possibilidade de beneficiar de um objectivo alternativo, 25 % inferior às suas emissões médias específicas de CO₂ em 2007. Deverá ser fixado um objectivo equivalente sempre que não existam informações sobre a média das emissões específicas do fabricante para o ano de 2007. Esta excepção deverá ser abrangida pela revisão dos objectivos de emissões específicas constantes do anexo I, a concluir até ao início de 2013.

▼B

- (22) Na determinação das emissões médias específicas de CO₂ de todos os veículos novos matriculados na Comunidade pelos quais os fabricantes são responsáveis, todos os automóveis deverão ser tidos em conta, independentemente da sua massa ou outras características. Apesar de o Regulamento (CE) n.º 715/2007 não abranger os automóveis de passageiros com uma massa de referência superior a 2 610 kg e cuja homologação não seja alargada ao abrigo do n.º 2 do artigo 2.º do mesmo regulamento, as emissões para esses veículos deverão ser medidas pelo mesmo processo de medição para automóveis de passageiros previsto no Regulamento (CE) n.º 692/2008 ⁽¹⁾. Os valores resultantes das emissões de CO₂ deverão ser inscritos no certificado de conformidade do veículo, a fim de permitir a sua inclusão no regime de vigilância.
- (23) A fim de proporcionar a necessária flexibilidade com vista a atingir os seus objectivos ao abrigo do presente regulamento, os fabricantes poderão decidir formar um agrupamento, de forma aberta, transparente e não discriminatória. Os acordos de criação de agrupamentos não poderão ter duração superior a cinco anos, podendo, no entanto, ser renovados. Caso os fabricantes formem um agrupamento, deverá considerar-se que atingiram os objectivos estabelecidos no presente regulamento se as emissões médias do agrupamento, no seu conjunto, não ultrapassarem o objectivo de emissões desse agrupamento.
- (24) É necessário um sólido mecanismo de controlo da conformidade para assegurar que os objectivos estabelecidos no presente regulamento sejam atingidos.
- (25) As emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros são medidas de forma harmonizada na Comunidade, de acordo com a metodologia estabelecida no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A fim de minimizar os encargos administrativos do presente regulamento, o cumprimento deverá ser medido em função dos dados sobre a matrícula de automóveis novos na Comunidade recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão. Para assegurar a coerência dos dados utilizados na avaliação da conformidade, as regras para a recolha e comunicação desses dados deverão ser harmonizadas tanto quanto possível.
- (26) A Directiva 2007/46/CE estabelece que os fabricantes emitem um certificado de conformidade que deve acompanhar cada automóvel novo de passageiros, e que os Estados-Membros só podem permitir a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se este for acompanhado de um certificado de conformidade válido. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros deverão ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante relativamente ao automóvel de passageiros em causa e deverão basear-se unicamente nessa referência. Caso, por razões justificadas, não utilizem o certificado de conformidade para concluir o processo de matrícula e de

⁽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

entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros, os EstadosMembros deverão tomar as medidas necessárias para assegurar o rigor apropriado no processo de vigilância. Deverá ser criada uma base de dados comunitária normalizada para os certificados de conformidade. Esta base deverá ser utilizada como referência única para permitir aos EstadosMembros uma manutenção mais fácil dos seus dados de matrícula para os veículos matriculados pela primeira vez.

- (27) O cumprimento pelos fabricantes dos objectivos estabelecidos no presente regulamento deverá ser avaliado a nível comunitário. Os fabricantes cujas emissões médias específicas de CO₂ sejam superiores às permitidas pelo presente regulamento deverão pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio deverá ser ajustado ao nível de incumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes e deverá aumentar progressivamente ao longo do tempo. A fim de proporcionar um incentivo suficiente para a adopção de medidas de redução das emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros, o prémio deverá reflectir os custos tecnológicos. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento geral da União Europeia.
- (28) Quaisquer medidas nacionais que os EstadosMembros possam manter ou tomar nos termos do artigo 176.º do Tratado não poderão, atendendo ao objectivo e aos procedimentos estabelecidos no presente regulamento, impor sanções adicionais ou mais graves aos fabricantes que não cumpram os objectivos a que estão obrigados por força do presente regulamento.
- (29) O presente regulamento não deverá prejudicar a plena aplicação das regras comunitárias de concorrência.
- (30) A Comissão deverá considerar novas formas de alcançar o objectivo a longo prazo, em especial a inclinação da curva, o parâmetro da utilidade e o prémio sobre as emissões excedentárias.
- (31) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (32) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar os requisitos de vigilância e comunicação de dados em função da experiência adquirida na aplicação do presente regulamento, para estabelecer métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias, para aprovar disposições pormenorizadas relativas à derrogação aplicável a determinados fabricantes e para adaptar o anexo I, a fim de ter em conta a evolução do volume de automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade e reflectir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar de medição das emissões específicas de CO₂. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

- (33) A Decisão n.º 1753/2000/CE deverá ser revogada, por razões de simplificação e de clareza jurídica.
- (34) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral da União de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros individualmente e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção proposta, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objectivo,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto e objectivos

O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, destinados a assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral da Comunidade Europeia de 120 g de CO₂/km de emissões médias de CO₂ para o parque de automóveis novos. O presente regulamento fixa as emissões médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO₂/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.

O presente regulamento fixa um objectivo de 95 g de CO₂/km de emissões médias para o parque de automóveis novos, a partir de 2020, nos termos do n.º 5 do artigo 13.º

O presente regulamento será complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO₂/km como parte da abordagem integrada da Comunidade.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se a veículos a motor da categoria M₁, definida no anexo II da Directiva 2007/46/CE («automóveis de passageiros») que sejam matriculados na Comunidade pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade («automóveis novos de passageiros»).

2. Não são tidas em conta as matrículas anteriores efectuadas fora da Comunidade menos de três meses antes da matrícula na Comunidade.

▼B

3. O presente regulamento não se aplica a veículos para fins especiais na acepção do ponto 5 da parte A do anexo II da Directiva 2007/46/CE.

*Artigo 3.º***Definições**

1. Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:
 - a) «Emissões médias específicas de CO₂», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros que o mesmo fabrica;
 - b) «Certificado de conformidade», o certificado a que se refere o artigo 18.º da Directiva 2007/46/CE;
 - c) «Fabricante», a pessoa ou o organismo responsável perante a autoridade de homologação por todos os aspectos do processo de homologação CE nos termos da Directiva 2007/46/CE e pela garantia da conformidade da produção;
 - d) «Massa», a massa do automóvel, 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;
 - e) «Superfície de apoio das rodas», a largura 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;
 - f) «Emissões específicas de CO₂», as emissões de CO₂ de um automóvel de passageiros medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e identificadas como emissões mássicas de CO₂ (combinadas) no certificado de conformidade. Para os automóveis de passageiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, «emissões específicas de CO₂» são as emissões de CO₂ medidas pelo processo de medição estabelecido para os automóveis de passageiros no Regulamento (CE) n.º 692/2008, ou segundo processos aprovados pela Comissão para o cálculo das emissões de CO₂ desses automóveis de passageiros;
 - g) «Objectivo de emissões específicas», em relação a um fabricante, a média das emissões específicas de CO₂ permitida pelo anexo I relativamente a cada automóvel novo de passageiros que o mesmo fabrica 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.
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 detém, directa ou indirectamente:

— o poder de exercer mais de metade dos direitos de voto,

▼B

- 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
 - 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 empresa na acepção da 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 na acepção das alíneas a), b) ou c) detenham conjuntamente os direitos ou poderes enumerados na alínea a) ou nas quais duas ou mais destas últimas detenham conjuntamente os mesmos direitos ou poderes;
- 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 na acepção das alíneas a) a d) e por um ou mais terceiros.

*Artigo 4.º***Objectivos de emissões específicas**

No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deve assegurar que as respectivas emissões específicas médias de CO₂ não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado nos termos do anexo I ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º, nos termos dessa derrogação.

No cálculo das emissões médias específicas de CO₂ de cada fabricante devem ser tomadas em conta as seguintes percentagens de automóveis novos de passageiros de cada fabricante matriculados no ano em causa:

- 65 % em 2012,
- 75 % em 2013,
- 80 % em 2014,
- 100 % a partir de 2015.

*Artigo 5.º***Supercréditos**

Para o cálculo das emissões médias específicas de CO₂, cada automóvel novo de passageiros com emissões específicas de CO₂ inferiores a 50 g CO₂/km equivale a:

- 3,5 automóveis em 2012,
- 3,5 automóveis em 2013,
- 2,5 automóveis em 2014,

▼B

- 1,5 automóveis em 2015,
- 1 automóvel a partir de 2016.

*Artigo 6.º***Objectivos de emissões específicos para os veículos a combustíveis alternativos**

Para efeitos de determinação da conformidade dos fabricantes com os respectivos objectivos de emissões específicas referidos no artigo 4.º, as emissões específicas de CO₂ de cada veículo concebido para poder funcionar com uma mistura de gasolina e etanol a 85 % («E85») que respeite a legislação comunitária aplicável ou as normas técnicas europeias devem ser reduzidas em 5 % até 31 de Dezembro de 2015, atendendo ao maior potencial tecnológico e capacidade de redução de emissões do 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 comunitária aplicável.

*Artigo 7.º***Agrupamentos**

1. Os fabricantes que não beneficiem de uma derrogação ao abrigo do artigo 11.º podem agrupar-se tendo em vista o cumprimento das 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, devendo ser celebrados ou entrar em vigor antes de 31 de Dezembro do primeiro ano civil em que as emissões devam ser agrupadas. Os fabricantes que criem um agrupamento devem enviar à Comissão as seguintes informações:
 - a) Identificação dos fabricantes que serão membros do agrupamento;
 - b) Identificação do fabricante designado gestor do agrupamento, o qual será o ponto de contacto do agrupamento e o responsável pelo pagamento de eventuais prémios sobre emissões excedentárias aplicados ao agrupamento ao abrigo do artigo 9.º; e
 - 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 prémios sobre emissões excedentárias aplicados ao agrupamento ao abrigo do artigo 9.º
4. Os fabricantes membros de um agrupamento devem informar conjuntamente a Comissão de qualquer alteração do gestor ou da respectiva situação financeira, na medida em que tal possa afectar a sua capacidade para cumprir o dever de pagar eventuais prémios sobre emissões excedentárias aplicados ao agrupamento ao abrigo do artigo 9.º, de quaisquer alterações quanto aos membros do agrupamento e da dissolução do agrupamento.

▼B

5. Os fabricantes podem celebrar acordos de agrupamento desde que esses acordos cumpram o disposto nos artigos 81.º e 82.º do Tratado 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 comunitárias de concorrência 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 seguintes informações:

- a) Emissões médias específicas de CO₂;
- b) Objectivo de emissões específicas;
- c) Número total de veículos matriculados.

6. O n.º 5 não é aplicável quando todos os fabricantes membros do agrupamento são parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.

7. Excepto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento comunicado à Comissão são considerados um único fabricante para efeitos do cumprimento das obrigações previstas no artigo 4.º A informação relativa à vigilância e comunicação de emissões de fabricantes e agrupamentos é registada, comunicada e inscrita 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 ano civil com início em 1 de Janeiro de 2010 e em cada ano civil subsequente, cada Estado-Membro regista informações relativas a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território de acordo com o estabelecido na parte A do anexo II. Essas informações são colocadas à disposição dos fabricantes e dos importadores ou representantes designados pelos fabricantes em cada Estado-Membro. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para garantir que os órgãos que prestam informações funcionem de forma transparente. Cada Estado-Membro assegura que as emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 sejam medidas e registadas no certificado de conformidade.

2. Até 28 de Fevereiro de cada ano, a partir de 2011, 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 nos formatos constantes da parte C do anexo II.

3. A pedido da Comissão, os Estados-Membros comunicam igualmente a totalidade dos dados recolhidos nos termos do n.º 1.

4. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados pelos Estados-Membros ao abrigo do presente artigo e, até 30 de Junho de cada ano, a partir de 2011, calcula provisoriamente, em relação a cada fabricante:

- a) As emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior;

▼B

- b) O objectivo de emissões específicas no ano civil anterior; e
- c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior e o seu objectivo de emissões específicas para o mesmo ano.

A Comissão notifica cada fabricante do cálculo provisório que se lhe aplica. A notificação inclui dados, por Estado-Membro, sobre o número de automóveis novos de passageiros matriculados e as suas emissões específicas de CO₂.

O registo é colocado à disposição do público.

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.

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.

6. Caso, com base nos cálculos efectuados nos termos do n.º 5 em relação aos anos civis de 2010 ou 2011, considerar que as emissões específicas médias de CO₂ de um fabricante verificadas nesse ano excederam o seu objectivo de emissões específicas para o mesmo ano, a Comissão notifica o fabricante.

7. Os Estados-Membros designam uma autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância prevista no presente regulamento e informam a Comissão da autoridade competente designada até 8 de Dezembro de 2009. A Comissão informa seguidamente da designação o Parlamento Europeu e o Conselho.

8. Relativamente a cada ano civil em que o artigo 6.º se aplicar, os Estados-Membros informam a Comissão sobre a percentagem de estações de serviço e os critérios de sustentabilidade relativos ao E85 a que se refere aquele artigo.

9. A Comissão pode aprovar, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º, normas de execução relativas à vigilância e comunicação de dados previstas no presente artigo e à aplicação do anexo II.

A Comissão pode alterar o anexo II à luz da experiência adquirida na aplicação do presente regulamento. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 14.º

*Artigo 9.º***Prémio sobre emissões excedentárias**

1. A partir de 2012, em cada ano civil em que as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas para esse ano, a Comissão aplica um prémio sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou, no caso de um agrupamento, ao gestor do agrupamento.

▼B

2. O prémio sobre emissões excedentárias previsto no n.º 1 é calculado com base nas seguintes fórmulas:

a) Entre 2012 e 2018:

i) caso as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante ultrapassem o objectivo de emissões específicas em mais de 3 g CO₂/km:

$$[(\text{Emissões excedentárias} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{número de automóveis novos de passageiros,}$$

ii) caso as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante ultrapassem o objectivo de emissões específicas em mais de 2 g CO₂/km, mas em não mais de 3 g CO₂/km:

$$[(\text{Emissões excedentárias} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{número de automóveis novos de passageiros,}$$

iii) caso as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante ultrapassem o objectivo de emissões específicas em mais de 1 g CO₂/km, mas em não mais de 2 g CO₂/km:

$$[(\text{Emissões excedentárias} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{número de automóveis novos de passageiros,}$$

iv) caso as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante ultrapassem o objectivo de emissões específicas em não mais de 1 g CO₂/km:

$$(\text{Emissões excedentárias} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de automóveis novos de passageiros;}$$

b) A partir de 2019:

$$(\text{Emissões excedentárias} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de automóveis novos de passageiros.}$$

Para efeitos do presente artigo, entende-se por «emissões excedentárias», determinadas nos termos do artigo 4.º, o número positivo de gramas por quilómetro das emissões médias específicas do fabricante que — tendo em conta as reduções das emissões de CO₂ decorrentes de tecnologias inovadoras aprovadas — ultrapassa o seu objectivo de emissões específicas no ano civil em causa, arredondado à terceira casa decimal mais próxima; e por «número de automóveis novos de passageiros», o número de automóveis novos de passageiros pelo mesmo fabricados e matriculados nesse ano de acordo com os critérios de introdução progressiva.

3. A Comissão deve definir métodos de cobrança dos prémios sobre emissões excedentárias previstos no n.º 1.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 14.º

▼B

4. Os montantes do prémio 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 cada ano civil, a partir de 2011, a Comissão publica uma lista indicando, relativamente a cada fabricante:

- a) O seu objectivo de emissões específicas para o ano civil anterior;
- b) As suas emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior;
- c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior e o seu objectivo de emissões específicas para o mesmo ano;
- d) As emissões médias específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros na Comunidade no ano civil anterior; e
- e) A massa média de todos os automóveis novos de passageiros na Comunidade no ano civil anterior.

2. A partir de 31 de Outubro de 2013, a lista publicada ao abrigo do n.º 1 indica também 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. Podem requerer derrogações ao objectivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I os fabricantes que sejam responsáveis por menos de 10 000 automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil, e:

- a) Não estejam integrados em grupos de fabricantes ligados; ou
- b) Estejam integrados num grupo de fabricantes ligados que seja responsável, no total, pela matrícula na Comunidade de um número de automóveis novos de passageiros inferior a 10 000 unidades por ano civil; ou
- c) Estejam integrados num grupo de fabricantes ligados, mas tenham instalações próprias de produção e de concepção.

2. As derrogações requeridas ao abrigo do n.º 1 podem ser concedidas por um período máximo de cinco anos civis. Os pedidos devem ser apresentados 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 automóveis de passageiros fabricados, incluindo a massa e as emissões específicas de CO₂ desses automóveis de passageiros; e

▼B

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 CO₂ e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel fabricado.

3. Caso considere que o fabricante é elegível para uma derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 e que o programa de redução das emissões médias específicas de CO₂ proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO₂, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação. A derrogação é aplicável a partir de 1 de Janeiro do ano seguinte à data de deferimento do pedido.

4. Podem requerer derrogações ao objectivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I os fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por 10 000 a 300 000 automóveis novos de passageiros matriculados por ano civil na Comunidade.

Os pedidos podem ser apresentados pelo fabricante em seu nome ou conjuntamente em seu nome e no de qualquer das suas empresas ligadas. Os pedidos devem ser apresentados à Comissão e incluir:

- a) Todas as informações a que se referem as alíneas a) e c) do n.º 2, nomeadamente e se for esse o caso, informações sobre eventuais empresas ligadas;
- b) Um objectivo que corresponda a uma redução de 25 % em relação às emissões médias específicas de CO₂ em 2007 ou, caso seja apresentado um pedido único para várias empresas ligadas, uma redução de 25 % em relação à média das emissões médias específicas de CO₂ dessas empresas em 2007.

Caso não existam informações sobre as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante para o ano de 2007, a Comissão fixa um objectivo de redução equivalente com base nas melhores tecnologias disponíveis de redução de emissões de CO₂ utilizadas em automóveis de passageiros de massa comparável e tendo em conta as características do mercado para o tipo de automóvel fabricado. Esse objectivo deve ser utilizado pelo requerente para efeitos da alínea b).

A Comissão concede a derrogação ao fabricante caso se prove estarem preenchidos os critérios de derrogação a que se refere o presente número.

5. Os fabricantes que beneficiem de derrogações ao abrigo do presente artigo devem notificar imediatamente a Comissão de qualquer alteração que afecte ou possa afectar a sua elegibilidade para a derrogação.

6. Caso considere, seja com base numa notificação feita nos termos do n.º 5, seja de outra forma, que um fabricante deixou de preencher as condições de elegibilidade 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.

7. Caso o fabricante não atinja o seu objectivo de emissões específicas, a Comissão aplica-lhe um prémio sobre emissões excedentárias nos termos do artigo 9.º

▼B

8. A Comissão pode aprovar disposições de execução dos n.ºs 1 a 7, 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 CO₂.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 14.º

9. Os pedidos de derrogação e as informações que os instruem, as notificações feitas nos termos do n.º 5, as revogações ao abrigo do n.º 6, a aplicação de prémios sobre emissões excedentárias ao abrigo do n.º 7 e as medidas aprovadas ao abrigo do n.º 8 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***Eco-inovação**

1. A pedido do fornecedor ou do fabricante, são tidas em conta as reduções de CO₂ obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras. A contribuição total dessas tecnologias para reduzir o objectivo de emissões específicas de um fabricante não pode ultrapassar 7 g de CO₂/km.

2. Até 2010, a Comissão deve aprovar pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º as disposições de execução relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras em questão. Essas disposições de execução baseiam-se nos critérios a seguir indicados:

- a) O fornecedor ou o fabricante deve ser responsável pelas reduções de CO₂ obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras;
- b) As tecnologias inovadoras devem contribuir comprovadamente para a redução de CO₂;
- c) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas pela medição das emissões de CO₂ através do ciclo de ensaio normal ou por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares correspondentes à redução de 10 g de CO₂/km a que se refere o artigo 1.º, nem ser obrigatórias por força de outras disposições de direito comunitário.

3. Qualquer fornecedor ou fabricante que requeira a aprovação de uma dada 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.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

▼B

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

*Artigo 13.º***Revisão e relatório**

1. Em 2010, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com a revisão dos progressos realizados na aplicação da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros.

2. Até 31 de Outubro de 2014 e posteriormente de três em três anos, devem ser aprovadas alterações ao anexo I a fim de ajustar o número M₀, a que se refere esse anexo, à massa média dos automóveis novos de passageiros nos três anos civis anteriores.

Essas medidas produzem efeitos pela primeira vez em 1 de Janeiro de 2016 e posteriormente de três em três anos.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 14.º

3. A partir de 2012, a Comissão procede a uma avaliação de impacto destinada a rever, até 2014, nos termos do n.º 3 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, os procedimentos de medição das emissões de CO₂ previstos nesse regulamento. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a reflectir adequadamente o comportamento real dos automóveis em relação às emissões de CO₂ e para incluir as tecnologias inovadoras aprovadas a que se refere o artigo 12.º que possam ser reflectidas no ciclo de ensaio. A Comissão assegura a revisão periódica desses procedimentos.

A partir da data de início de aplicação do procedimento revisto de medição das emissões de CO₂, as tecnologias inovadoras deixam de ser aprovadas nos termos do artigo 12.º

4. Até 2010, a Comissão procede à revisão da Directiva 2007/46/CE de modo a que cada tipo/variante/versão corresponda a um conjunto único de tecnologias inovadoras.

5. Até 1 de Janeiro de 2013, a Comissão conclui a revisão dos objectivos de emissões específicas constantes do anexo I e das derrogações a que se refere o artigo 11.º, com o objectivo de definir:

- as formas de concretização, até 2020, do objectivo de longo prazo de 95 g de CO₂/km com uma boa relação custo-eficácia, e
- os aspectos da aplicação desse objectivo, nomeadamente o prémio sobre emissões excedentárias.

Com base nessa revisão e na sua avaliação do impacto, que deve incluir uma avaliação global do impacto na indústria automóvel e nas indústrias que desta dependem, a Comissão, apresenta, se for caso disso, uma proposta de alteração do presente regulamento de uma forma tão neutra quanto possível do ponto de vista da concorrência e que seja socialmente equitativa e sustentável.

▼B

6. Até 2014, a Comissão publica, na sequência de uma avaliação de impacto, um relatório sobre a existência de dados sobre a superfície de apoio das rodas e respectivo uso enquanto parâmetro de utilidade para determinar os objectivos de emissões específicas e, se for caso disso, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta de alteração do anexo I.

7. São aprovadas medidas que prevejam a necessária adaptação das fórmulas do anexo I, a fim de reflectir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar de medição das emissões específicas de CO₂.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 14.º

*Artigo 14.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 9.º da Decisão n.º 280/2004/CE ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

*Artigo 15.º***Revogação**

A Decisão n.º 1753/2000/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2010.

No entanto, os artigos 4.º, 9.º e 10.º da referida decisão continuam a ser aplicáveis até à apresentação pela Comissão ao Parlamento Europeu de um relatório sobre os dados de vigilância relativos ao ano civil de 2009.

*Artigo 16.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.

⁽¹⁾ 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 (JO L 49 de 19.2.2004, p. 1).

*ANEXO I***OBJECTIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS**

1. As emissões específicas de CO₂ de cada automóvel novo de passageiros são, para efeitos dos cálculos do presente anexo, determinadas com base nas seguintes fórmulas:

a) De 2012 a 2015:

$$\text{Emissões específicas de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Em que:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

b) A partir de 2016:

$$\text{Emissões específicas de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

Em que:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

M₀ = o valor fixado nos termos do n.º 2 do artigo 13.º

a = 0,0457

2. O objectivo de emissões específicas de um fabricante num dado ano civil é calculado como a média das emissões específicas de CO₂ de cada automóvel novo de passageiros matriculado nesse ano civil de que aquele seja o fabricante.

▼ M1*ANEXO II***VIGILÂNCIA E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES****PARTE A – Recolha de dados sobre os automóveis novos de passageiros e determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO₂**

1. Dados pormenorizados a compilar anualmente por cada Estado-Membro relativamente a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território:
 - a) Fabricante;
 - b) Número de homologação e respetivas extensões;
 - c) Modelo, variante e versão;
 - d) Marca e designação comercial;
 - e) Categoria do veículo homologado;
 - f) Número de novas matrículas;
 - g) Massa;
 - h) Emissões específicas de CO₂;
 - i) Superfície de apoio das rodas: distância entre eixos, largura de via do eixo direcional e largura de via do outro eixo;
 - j) Tipo de combustível e modo do combustível;
 - k) Cilindrada;
 - l) Consumo de energia elétrica;
 - m) Código da tecnologia inovadora ou grupo de tecnologias inovadoras e redução das emissões de CO₂ através desta(s) tecnologia(s).
2. Os dados pormenorizados referidos no ponto 1 devem provir do certificado de conformidade do automóvel de passageiros em causa ou ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante do mesmo. Se não for utilizado o certificado de conformidade, o Estado-Membro deve tomar as medidas necessárias para garantir um grau adequado de rigor da vigilância. Nos casos em que sejam especificados para um automóvel de passageiros um valor mínimo e um valor máximo da massa ou dos valores referentes à superfície de apoio das rodas referidos no ponto 1, alínea i), os Estados-Membros, para efeitos do presente regulamento, devem utilizar unicamente valores máximos. No caso dos veículos com alimentação dupla (gasolina e gás) em cujos certificados de conformidade figurem as emissões específicas de CO₂ para os dois tipos de combustível, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor medido para gás.
3. Cada Estado-Membro deve determinar, relativamente a cada ano:
 - a) As fontes utilizadas para compilação dos dados pormenorizados referidos no ponto 1;
 - b) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros objeto da homologação CE;
 - c) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados individualmente;

▼ M1

- d) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados a nível nacional em pequenas séries;
- e) A percentagem das estações de serviço que fornecem E85 no seu território.

PARTE B – Metodologia para determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

As informações relativas à vigilância que compete a cada Estado-Membro determinar nos termos da parte A, pontos 1 e 3, devem sê-lo de acordo com a metodologia descrita na presente parte.

1. Número de automóveis novos de passageiros matriculados

Cada Estado-Membro determina o número de automóveis novos de passageiros matriculados no seu território no ano de vigilância em causa, estabelecendo uma diferenciação entre veículos objeto da homologação CE, homologações individuais e homologações nacionais de pequenas séries.

2. Distribuição dos automóveis novos de passageiros por versão

Compilar, relativamente a cada versão de cada variante de cada modelo de automóvel novo de passageiros, o número de automóveis de passageiros matriculados pela primeira vez e os dados pormenorizados referidos na parte A, ponto 1.

3. Indicar, de acordo com o artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 1014/2010 da Comissão ⁽¹⁾, as estações de serviço existentes no território do Estado-Membro que fornecem combustível E85.**PARTE C – Modelos para transmissão dos dados**

Modelos a utilizar pelos Estados-Membros na comunicação anual das informações especificadas na parte A, pontos 1 e 3:

Dados agregados, entre os quais as informações gerais especificadas na parte A, ponto 3

Estado-Membro ⁽¹⁾	
Ano	
Fonte dos dados	
Número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros objeto da homologação CE	
Número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados individualmente	
Número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados a nível nacional em pequenas séries	
Percentagem que representam as estações de serviço que fornecem E85, de acordo com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1014/2010	

⁽¹⁾ JO L 293 de 11.11.2010, p. 15.

▼ M1

Número de estações de serviço que fornecem E85, se essas estações de serviço representarem mais de 30 % das estações de serviço, de acordo com o artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1014/2010	
---	--

(¹) Códigos ISO 3166 alfa-2, com exceção da Grécia e do Reino Unido, cujos códigos são «EL» e «UK», respetivamente



Dados pormenorizados especificados na parte A, ponto 1:

Ano	Nome do fabricante Denominação normalizada na UE	Nome do fabricante	Nome do fabricante Denominação no registo nacional	Número de homologação e respetivas extensões	Modelo	Variante	Versão	Marca	Designação comercial	Categoria do veículo homologado	Número de novas matrículas	Massa (kg)	Emissões específicas de CO ₂ (g/km)	Distância entre eixos (mm)	Largura de via do eixo direcional (mm)	Largura de via do outro eixo (mm)	Tipo de combustível (1)	Modo do combustível (1)	Cilindrada (cm ³)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)	Código da tecnologia inovadora ou do grupo de tecnologias inovadoras (2)	Redução das emissões através de tecnologias inovadoras (g/km) (2)
Ano 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	NH 1	Mod. 1	Var. 1	Vers. 1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ano 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	NH 1	Mod. 1	Var. 1	Vers. 2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ano 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	NH 1	Mod. 1	Var. 2	Vers. 1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Ano 1	Fabr. 1	Fabr. 1	Fabr. 1	NH 1	Mod. 1	Var. 2	Vers. 2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..

(1) De acordo com o artigo 6.º

(2) De acordo com o artigo 12.º.