

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2019/986 DA COMISSÃO**de 7 de março de 2019****que altera os anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere à vigilância das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos homologados num processo em várias fases****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (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 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo, e o artigo 13.º, n.º 6, quarto parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) A partir de 1 de setembro de 2019, todos os veículos ligeiros serão sujeitos a um novo procedimento de ensaio regulamentar de medição das emissões de CO₂ e do consumo de combustível — o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP) — definido no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ⁽²⁾, que substitui o novo ciclo de condução europeu (NEDC), estabelecido no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ⁽³⁾. Deve, por conseguinte, ser estabelecida uma nova metodologia para a determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos da categoria N₁ homologados num processo em várias fases («veículos construídos em várias fases»).
- (2) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 510/2011, as emissões específicas de CO₂ de um veículo construído em várias fases devem ser atribuídas ao fabricante do veículo de base. A fim de permitir ao fabricante de veículos de base planear, de forma eficaz e com segurança suficiente, o cumprimento dos seus objetivos de emissões específicas, deve ser estabelecida uma metodologia que assegure que as emissões de CO₂ e a massa dos veículos de base incompletos a atribuir a esse fabricante sejam conhecidas no momento da produção e venda do veículo de base incompleto e não apenas no momento em que o fabricante da fase final coloca no mercado o veículo completado.
- (3) Na determinação das emissões de CO₂ dos veículos de base incompletos, é adequado utilizar o método de interpolação previsto no Regulamento (UE) 2017/1151, quando os valores de entrada específicos devam ser concebidos de modo a apresentar emissões de CO₂ e valores de massa que sejam tão representativos quanto possível dos respetivos valores subsequentemente determinados para o veículo completado final. Para fins de coerência, o cálculo do objetivo de emissões específicas do fabricante do veículo de base deve ter em conta os valores de massa determinados para esse efeito.
- (4) O fabricante do veículo de base deve comunicar à Comissão os valores de entrada utilizados no método de interpolação, bem como as emissões de CO₂ do veículo de base incompleto e os valores de massa. Simultaneamente, os Estados-Membros devem continuar a comunicar à Comissão as emissões específicas de CO₂ e a massa dos veículos completados finais.
- (5) Com base nos dados comunicados, a Comissão procede a uma avaliação contínua da representatividade dos valores das emissões de CO₂ dos veículos de base e informa os fabricantes de eventuais divergências observadas. Caso se verifique uma divergência significativa e contínua entre as emissões específicas médias de CO₂ do veículo completado final e a média dos valores de vigilância das emissões de CO₂ determinada para o fabricante do veículo de base, os valores dos veículos completados finais devem ser utilizados para determinar se os fabricantes cumprem os seus objetivos de emissões específicas.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽³⁾ 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) Os anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 510/2011 devem, portanto, ser alterados em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 510/2011 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 7 de março de 2019.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Os anexos I e II do Regulamento (UE) n.º 510/2011 são alterados do seguinte modo:

1) No anexo I, ponto 1, alínea c), é aditado o seguinte parágrafo:

«No caso dos veículos incompletos construídos em várias fases referidos no anexo II, parte A, ponto 1-A, deve ser utilizada a massa de vigilância (M_{mon}) em vez do valor M . A massa de vigilância é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

Em que:

MRO_{base} e B_0 são os definidos no anexo II, parte A, ponto 1-A.1, alínea a).»

2) No anexo II, a parte A é alterada do seguinte modo:

- a) O ponto 1.2 é suprimido com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2021;
- b) São inseridos os seguintes pontos 1-A, 1-A.1, 1-B e 1-C:

«1-A. Emissões específicas de CO₂ dos veículos construídos em várias fases da categoria N₁ determinadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151

Com efeito a partir de 1 de setembro de 2019, um fabricante deve, relativamente a cada veículo de base incompleto da categoria N₁ objeto de homologação em várias fases nos termos da Diretiva 2007/46/CE, determinar e comunicar à Comissão as emissões específicas de CO₂ desse veículo de base, seguidamente designadas «emissões de CO₂ de vigilância», em conformidade com a metodologia estabelecida no ponto 1-A.1.

A Comissão utiliza as emissões de CO₂ de vigilância do veículo de base incompleto que lhe foram comunicadas nos termos do primeiro parágrafo para calcular as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante do veículo de base no ano civil em que o veículo completado em várias fases é matriculado, exceto se estiverem preenchidas as condições referidas no ponto 1-B.

No que diz respeito aos veículos de base completos, as emissões de CO₂ e a massa em ordem de marcha desse veículo são utilizadas para efeitos de vigilância das emissões de CO₂.

1-A.1 Cálculo das emissões específicas de CO₂ do veículo de base incompleto

O fabricante do veículo de base calcula o valor de CO₂ de um veículo de base individual incompleto de acordo com o método de interpolação referido no anexo XXI, subanexo 7, pontos 3.2.3.2 ou 3.2.4, do Regulamento (UE) 2017/1151, consoante a metodologia aplicada para a homologação das emissões do veículo de base, sendo as condições as definidas nesse ponto, com as seguintes exceções:

a) Massa do veículo individual

O termo “ TM_{ind} ” referido no anexo XXI, subanexo 7, pontos 3.2.3.2.2.1 ou 3.2.4.1.1.1, do Regulamento (UE) 2017/1151 é substituído pela massa do veículo de base por omissão, DM_{base} , ou, quando aplicável, pela massa de ensaio do veículo baixo, TM_{L} , ou pela massa de ensaio do veículo alto, TM_{H} .

O valor DM_{base} é determinado de acordo com a seguinte fórmula:

$$DM_{\text{base}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

Em que:

MRO_{base} é a massa em ordem de marcha do veículo de base conforme definido no anexo XXI, ponto 3.2.5, do Regulamento (UE) 2017/1151

B_0 é o valor da massa da carroçaria de 1,375

M_{VL} é a massa representativa da carga do veículo, que representa 28 por cento da carga máxima do veículo, sendo a carga máxima do veículo definida como a massa máxima em carga tecnicamente admissível menos a massa do veículo de base em ordem de marcha multiplicada por B_0 , menos 25 kg.

O valor de B_0 é calculado como a média ponderada do coeficiente entre a soma da massa em ordem de marcha dos veículos de base incompletos para todos os veículos construídos em várias fases matriculados no ano civil e a massa acrescentada por omissão calculada em conformidade com o anexo XII, ponto 5, do Regulamento (CE) n.º 692/2008, e a massa em ordem de marcha dos veículos de base para todos os veículos construídos em várias fases matriculados nos anos civis de 2015, 2016 e 2017.

O valor B_0 deve ser ajustado até 31 de outubro de 2021 com base nos valores de massa relevantes dos veículos construídos em várias fases matriculados nos anos civis de 2018, 2019 e 2020, calculados de acordo com as seguintes fórmulas:

Fórmula 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

Em que:

A_y é a média ponderada do rácio entre M_{fi} e M_{bi}

M_{fi} é a massa em ordem de marcha do veículo de base, acrescida da massa acrescentada por omissão, conforme definido no anexo XII, ponto 5, do Regulamento (CE) n.º 692/2008.

M_{bi} é a massa em ordem de marcha do veículo de base

n é o número de veículos de base de todos os veículos construídos em várias fases matriculados no ano civil

Fórmula 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Em que:

A_i é a média ponderada calculada na fórmula 1

n_i é o número de veículos de base de todos os veículos construídos em várias fases matriculados num ano civil

Se a massa por omissão do veículo de base DM_{base} for inferior à massa de ensaio do veículo baixo, TM_L , da família de interpolação, TM_{ind} é substituído por TM_L .

Se a massa por omissão do veículo de base DM_{base} for superior à massa de ensaio do veículo alto, TM_H , da família de interpolação, TM_{ind} é substituído por TM_H .

b) Resistência ao rolamento do veículo individual

Deve ser utilizada a resistência ao rolamento do veículo de base para efeitos do anexo XXI, subanexo 7, pontos 3.2.3.2.2.2 ou 3.2.4.1.1.2, do Regulamento (UE) 2017/1151.

c) Superfície frontal

No caso de um veículo de base incompleto que pertence a uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o fabricante deve determinar o termo "AF" referido no anexo XXI, subanexo 7, ponto 3.2.3.2.2.3, do Regulamento (UE) 2017/1151 em conformidade com uma das seguintes opções:

- i) superfície frontal do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m^2 ;
- ii) valor médio da superfície frontal do veículo alto e do veículo baixo da família de interpolação, em m^2 ;
- iii) superfície frontal do veículo alto da família de interpolação, caso não seja utilizado o método de interpolação, em m^2 .

No caso de um veículo de base incompleto que não pertence a uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, deve ser usado o valor da superfície frontal do veículo alto da família de interpolação.

1-B. Representatividade do valor de CO₂ de vigilância

A partir do ano civil de 2020, a Comissão procederá anualmente à avaliação da representatividade dos valores médios de CO₂ de vigilância comunicados pelo fabricante do veículo de base, em comparação com a média das emissões específicas de CO₂ dos veículos completados matriculados no ano civil relevante e informa o fabricante do veículo de base.

Se essa avaliação demonstrar uma divergência igual ou superior a 4 % entre a média das emissões específicas de CO₂ de todos os veículos completados e a média das emissões de CO₂ de vigilância de todos os veículos de base conexos de um fabricante durante cada um de dois anos civis sucessivos, a Comissão utiliza a média das emissões específicas de CO₂ dos veículos completados no ano civil seguinte para calcular as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante do veículo de base ou do agrupamento nesse ano. Em caso de divergências continuadas, o referido cálculo deve ser repetido de três em três anos.

1-C. Comunicação de dados pelos fabricantes de veículos de base

Os fabricantes de veículos de base devem, relativamente a cada veículo de base, quer incompleto quer completo, submetido a homologação em várias fases e por eles vendidos na União no ano civil anterior, comunicar à Comissão, até 28 de fevereiro de cada ano, os seguintes dados:

- a) Número de identificação do veículo;
 - b) Identificador da família de interpolação;
 - c) Emissões específicas de CO₂ do veículo de base;
 - d) Superfície frontal (especificar a opção aplicável);
 - e) Resistência ao rolamento do veículo de base;
 - f) Massa de vigilância;
 - g) Massa em ordem de marcha do veículo de base;
 - h) Massa representativa da carga do veículo conforme definido no ponto 1-A.1 do presente anexo.»
- c) O ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«Os dados referidos no ponto 1 são extraídos do certificado de conformidade ou são coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante do veículo comercial ligeiro relevante. Os outros dados são extraídos da documentação de homologação ou das informações comunicadas pelo fabricante do veículo de base, em conformidade com o ponto 1-C. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir uma exatidão adequada no processo de vigilância. Caso o certificado de conformidade especifique tanto a massa mínima como a massa máxima de um veículo comercial ligeiro, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor máximo para fins do presente regulamento. No caso de veículos com alimentação dupla (gasolina-gás) cujos certificados de conformidade indiquem as emissões específicas de CO₂ para os dois tipos de combustível, os Estados-Membros devem utilizar apenas o valor medido relativamente ao gás.»
