

Jornal Oficial

da União Europeia

L 111



Edição em língua
portuguesa

Legislação

62.º ano

25 de abril de 2019

Índice

I Atos legislativos

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (UE, Euratom) 2019/629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que altera o Protocolo n.º 3 relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia 1
- ★ Regulamento (UE) 2019/630 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 575/2013 no que respeita à cobertura mínima das perdas para exposições não produtivas ⁽¹⁾ 4
- ★ Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 ⁽¹⁾ 13
- ★ Regulamento (UE) 2019/632 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que altera o Regulamento (UE) n.º 952/2013 a fim de prorrogar a utilização transitória de meios diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados previstas no Código Aduaneiro da União 54

DIRETIVAS

- ★ Diretiva (UE) 2019/633 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa a práticas comerciais desleais nas relações entre empresas na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar 59

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II *Atos não legislativos*

REGULAMENTOS INTERNOS E DE PROCESSO

★ Alterações ao Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça	73
---	-----------

I

(Atos legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE, Euratom) 2019/629 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 17 de abril de 2019****que altera o Protocolo n.º 3 relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 256.º, n.º 1, e o artigo 281.º, segundo parágrafo,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica, nomeadamente o artigo 106.º-A, n.º 1,

Tendo em conta o pedido do Tribunal de Justiça,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta os pareceres da Comissão Europeia ⁽¹⁾,

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

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (UE, Euratom) 2015/2422 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, o Tribunal de Justiça procedeu, com o Tribunal Geral, a uma reflexão global sobre as competências que exercem e examinou se, no quadro da reforma da arquitetura jurisdicional da União que decorreu nos termos desse regulamento, deveriam ser introduzidas certas alterações na repartição das competências entre o Tribunal de Justiça e o Tribunal Geral ou no tratamento pelo Tribunal de Justiça dos recursos interpostos das decisões do Tribunal Geral.
- (2) Como resulta do relatório que apresentou ao Parlamento Europeu, ao Conselho e à Comissão, em 14 de dezembro de 2017, o Tribunal de Justiça considera que, nesta fase, não é necessário propor alterações no que se refere ao tratamento das questões prejudiciais que lhe são submetidas ao abrigo do artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). Com efeito, os reenvios prejudiciais constituem a pedra angular do sistema jurisdicional da União e são tratados com celeridade, pelo que atualmente não se impõe a transferência para o Tribunal Geral da competência para conhecer das questões prejudiciais em matérias específicas determinadas pelo Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia.
- (3) No entanto, resulta das reflexões do Tribunal de Justiça e do Tribunal Geral que, quando se pronunciam sobre um recurso de anulação interposto por um Estado-Membro contra um ato da Comissão relativo à não execução de um acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça ao abrigo do artigo 260.º, n.º 2 ou 3, do TFUE, o Tribunal Geral pode confrontar-se com sérias dificuldades caso a Comissão e o Estado-Membro em causa não estejam de acordo quanto à adequação das medidas tomadas por esse Estado-Membro para dar cumprimento ao acórdão do Tribunal de Justiça. Por estes motivos, afigura-se necessário reservar exclusivamente ao Tribunal de Justiça a competência para conhecer dos litígios relativos ao pagamento de uma quantia fixa ou de uma sanção pecuniária compulsória imposta a um Estado-Membro por força do artigo 260.º, n.º 2 ou n.º 3, do TFUE.

⁽¹⁾ Parecer de 11 de julho de 2018 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e parecer de 23 de outubro de 2018 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de abril de 2019.

⁽³⁾ Regulamento (UE, Euratom) 2015/2422 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2015, que altera o Protocolo n.º 3 relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia (JO L 341 de 24.12.2015, p. 14).

- (4) Além disso, resulta da análise do Tribunal de Justiça e do Tribunal Geral que muitos recursos são interpostos relativamente a litígios que já foram objeto de um duplo exame, num primeiro momento, por uma câmara de recurso independente e, posteriormente, pelo Tribunal Geral, e que muitos destes recursos são rejeitados pelo Tribunal de Justiça por serem manifestamente improcedentes ou manifestamente inadmissíveis. Por conseguinte, para permitir ao Tribunal de Justiça concentrar-se nos processos que requerem toda a sua atenção, há que, a fim de assegurar uma boa administração da justiça, introduzir um procedimento pelo qual o Tribunal de Justiça só receba esses recursos, no todo ou em parte, caso estes suscitem uma questão importante para a unidade, a coerência ou o desenvolvimento do direito da União.
- (5) À luz do aumento constante do número de processos entrados no Tribunal de Justiça, e em conformidade com os termos da carta do Presidente do Tribunal de Justiça da União Europeia, de 13 de julho de 2018, há que, nesta fase, dar prioridade à criação do procedimento acima referido através do qual o Tribunal de Justiça decide do recebimento prévio dos recursos. O exame da parte do pedido do Tribunal de Justiça de 26 de março de 2018, relativo à transferência parcial das ações por incumprimento para o Tribunal Geral, deverá ser efetuado numa fase ulterior, posterior à elaboração, em dezembro de 2020, do relatório sobre o funcionamento do Tribunal Geral, previsto pelo artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (UE, Euratom) 2015/2422. Recorde-se que este relatório deverá incidir, em especial, sobre a eficiência do Tribunal Geral, a necessidade e a eficácia do aumento do número de juízes para 56, tendo igualmente em conta o objetivo de assegurar o equilíbrio entre homens e mulheres no Tribunal Geral, tal como se refere no preâmbulo do Regulamento (UE, Euratom) 2015/2422.
- (6) Consequentemente, importa alterar o Protocolo n.º 3 relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia garantindo, ao mesmo tempo, uma plena coerência terminológica entre as suas disposições e as disposições correspondentes do TFUE, e prever as disposições transitórias adequadas no que diz respeito ao tratamento a dar aos processos pendentes à data de entrada em vigor do presente regulamento,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Protocolo n.º 3 é alterado do seguinte modo:

- 1) O artigo 51.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 51.º

Em derrogação da regra enunciada no artigo 256.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, são da exclusiva competência do Tribunal de Justiça:

- a) Os recursos, previstos nos artigos 263.º e 265.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, interpostos por um Estado-Membro:
- i) contra um ato legislativo, um ato do Parlamento Europeu, do Conselho Europeu ou do Conselho, ou contra uma abstenção de uma ou de várias destas instituições de se pronunciarem, com exclusão:
 - das decisões tomadas pelo Conselho ao abrigo do artigo 108.º, n.º 2, terceiro parágrafo, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - dos atos do Conselho adotados por força de um regulamento do Conselho relativo a medidas de defesa comercial na aceção do artigo 207.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - dos atos do Conselho mediante os quais este exerce competências de execução nos termos do artigo 291.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;
 - ii) contra um ato ou uma abstenção da Comissão de se pronunciar por força do artigo 331.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;
- b) Os recursos, referidos nos artigos 263.º e 265.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, interpostos por uma instituição da União contra um ato legislativo, um ato do Parlamento Europeu, do Conselho Europeu, do Conselho, da Comissão ou do Banco Central Europeu, ou contra uma abstenção de uma ou de várias destas instituições de se pronunciarem;
- c) Os recursos, referidos no artigo 263.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, interpostos por um Estado-Membro contra um ato da Comissão relativo à não execução de um acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça ao abrigo do artigo 260.º, n.º 2, segundo parágrafo, ou n.º 3, segundo parágrafo, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.»

2) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 58.º-A

O exame dos recursos interpostos das decisões do Tribunal Geral respeitantes a uma decisão de uma câmara de recurso independente de uma das instituições, órgãos e organismos da União a seguir indicados está subordinado ao seu recebimento prévio pelo Tribunal de Justiça:

- a) Instituto da Propriedade Intelectual da União Europeia;
- b) Instituto Comunitário das Variedades Vegetais;
- c) Agência Europeia dos Produtos Químicos;
- d) Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

O procedimento a que se refere o primeiro parágrafo é igualmente aplicável aos recursos interpostos das decisões do Tribunal Geral respeitantes a uma decisão de uma câmara de recurso independente constituída após 1 de maio de 2019 no âmbito de qualquer outro órgão ou organismo da União a que caiba recorrer antes do recurso para o Tribunal Geral.

O recurso de uma decisão do Tribunal Geral é recebido, no todo ou em parte, segundo as regras estabelecidas no Regulamento de Processo, quando suscite uma questão importante para a unidade, a coerência ou o desenvolvimento do direito da União.

A decisão de recebimento ou de não recebimento do recurso da decisão do Tribunal Geral é fundamentada e publicada.»

Artigo 2.º

Os processos que sejam da competência do Tribunal de Justiça em aplicação do Protocolo n.º 3, com a redação que lhe é dada pelo presente regulamento, e que estejam pendentes no Tribunal Geral em 1 de maio de 2019, mas cuja fase escrita não tenha ainda sido encerrada nessa data, são remetidos ao Tribunal de Justiça.

Artigo 3.º

O procedimento previsto no artigo 58.º-A do Protocolo n.º 3 não é aplicável aos recursos pendentes no Tribunal de Justiça em 1 de maio de 2019.

Artigo 4.º

O presente regulamento entra em vigor no primeiro dia do mês 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 Estrasburgo, em 17 de abril de 2019.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

O Presidente

G. CIAMBA

REGULAMENTO (UE) 2019/630 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 17 de abril de 2019****que altera o Regulamento (UE) n.º 575/2013 no que respeita à cobertura mínima das perdas para exposições não produtivas****(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 114.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Banco Central Europeu ⁽¹⁾,

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

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A criação de uma estratégia global para a resolução das exposições não produtivas (NPE, do inglês *non-performing exposures*) constitui um objetivo importante da União no seu esforço para tornar o sistema financeiro mais resiliente. Embora a resolução do problema das NPE caiba essencialmente aos bancos e aos Estados-Membros, a redução do atual elevado volume de NPE, a prevenção da excessiva acumulação de NPE no futuro e a prevenção do aparecimento de riscos sistémicos no setor não bancário têm também claramente uma dimensão europeia. Dada a interligação dos sistemas bancário e financeiro em toda a União, onde os bancos exercem as suas atividades em múltiplas jurisdições e Estados-Membros, há um potencial significativo de haver repercussões nos Estados-Membros e na União no seu conjunto, tanto em termos de crescimento económico como de estabilidade financeira.
- (2) A crise financeira levou à acumulação de NPE no setor bancário. Os consumidores foram significativamente afetados pela recessão e pela queda dos preços da habitação que se seguiram. É essencial salvaguardar os direitos dos consumidores, em consonância com o direito da União aplicável, como as Diretivas 2008/48/CE ⁽⁴⁾ e 2014/17/UE ⁽⁵⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho, para fazer face à questão das NPE. A Diretiva 2011/7/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾ incentiva o pagamento atempado por parte tanto das empresas como das autoridades públicas e contribui para evitar o tipo de acumulação de NPE que ocorreu durante os anos da crise financeira.
- (3) Um sistema financeiro integrado permitirá reforçar a resiliência da União Económica e Monetária a choques adversos, facilitando a partilha transfronteiras dos riscos transfronteiras pelo setor privado e reduzindo, ao mesmo tempo, a necessidade de partilha de riscos pelo setor público. A fim de alcançar estes objetivos, a União deverá concluir a união bancária e continuar a desenvolver a união dos mercados de capitais. Para reforçar a união bancária, é fundamental dar resposta à eventual futura acumulação de NPE, uma vez que tal é essencial para assegurar a concorrência no setor bancário, preservar a estabilidade financeira e fomentar a concessão de empréstimos de modo a criar emprego e crescimento na União.
- (4) No seu «Plano de ação para combater os créditos não produtivos na Europa» de 11 de julho de 2017, o Conselho convidou várias instituições a tomarem as medidas necessárias para dar resposta ao volume existente de NPE na União e para evitar a sua acumulação no futuro. O plano de ação define uma abordagem global, tendo por base

⁽¹⁾ JO C 79 de 4.3.2019, p. 1.

⁽²⁾ JO C 367 de 10.10.2018, p. 43.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 14 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de abril de 2019.

⁽⁴⁾ Diretiva 2008/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2008, relativa a contratos de crédito aos consumidores e que revoga a Diretiva 87/102/CEE do Conselho (JO L 133 de 22.5.2008, p. 66).

⁽⁵⁾ Diretiva 2014/17/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos de crédito aos consumidores para imóveis de habitação e que altera as Diretivas 2008/48/CE e 2013/36/UE e o Regulamento (UE) n.º 1093/2010 (JO L 60 de 28.2.2014, p. 34).

⁽⁶⁾ Diretiva 2011/7/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece medidas de luta contra os atrasos de pagamento nas transações comerciais (JO L 48 de 23.2.2011, p. 1).

um conjunto de medidas estratégicas complementares em quatro domínios: i) supervisão; ii) reformas estruturais dos quadros de insolvência e recuperação de dívidas; iii) desenvolvimento de mercados secundários para os ativos em risco; iv) promoção da reestruturação do sistema bancário. As medidas previstas nesses domínios deverão ser tomadas a nível da União e a nível nacional, se for caso disso. A Comissão anunciou uma intenção semelhante na sua «Comunicação sobre a conclusão da União Bancária» de 11 de outubro de 2017, em que instava à elaboração de um pacote global de medidas de combate aos créditos não produtivos (NPL, do inglês *non-performing loans*) na União.

- (5) O Regulamento (UE) n.º 575/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾ constitui, juntamente com a Diretiva 2013/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾, o quadro jurídico que estabelece as regras prudenciais aplicáveis às instituições de crédito e às empresas de investimento (a seguir conjuntamente designadas «instituições»). O Regulamento (UE) n.º 575/2013 estabelece, entre outras, disposições diretamente aplicáveis às instituições para a determinação dos seus fundos próprios. É, por conseguinte, necessário complementar as regras prudenciais previstas pelo Regulamento (UE) n.º 575/2013 no que respeita aos fundos próprios com disposições que exijam uma dedução aos fundos próprios quando as NPE não estiverem suficientemente cobertas por provisões ou outros ajustamentos. Essa exigência criaria efetivamente um mecanismo de salvaguarda prudencial para as NPE aplicável uniformemente a todas as instituições na União, abrangendo também as instituições com atividade no mercado secundário.
- (6) O mecanismo de salvaguarda prudencial não deverá impedir as autoridades competentes de exercerem os seus poderes de supervisão nos termos da Diretiva 2013/36/UE. Caso as autoridades competentes constatem, caso a caso, que, apesar da aplicação do mecanismo de salvaguarda prudencial para as NPE estabelecido no presente regulamento, as NPE de uma determinada instituição não estão suficientemente cobertas, deverá ser-lhes possível exercer os poderes de supervisão previstos na Diretiva 2013/36/UE, nomeadamente o poder de exigir que as instituições apliquem uma política específica de constituição de provisões ou de tratamento dos ativos em termos de requisitos de fundos próprios. Por conseguinte, as autoridades competentes podem, caso a caso, ir além dos requisitos estabelecidos no presente regulamento, a fim de garantir uma cobertura suficiente das NPE.
- (7) Para efeitos da aplicação do mecanismo de salvaguarda prudencial, é conveniente introduzir no Regulamento (UE) n.º 575/2013 um conjunto claro de condições para a classificação das NPE. Visto que o Regulamento de Execução (UE) n.º 680/2014 da Comissão ⁽⁹⁾ já estabelece critérios para as NPE no que respeita à comunicação de informações para fins de supervisão, a classificação das NPE deverá basear-se nesse quadro já existente. O Regulamento de Execução (UE) n.º 680/2014 faz referência às exposições em incumprimento, para efeitos de cálculo dos requisitos de fundos próprios para o risco de crédito, e a exposições em situação de imparidade, nos termos do quadro contabilístico aplicável. Visto que as medidas de reestruturação podem afetar a classificação de uma exposição como não produtiva, os critérios de classificação são complementados por critérios claros de aferição do impacto das medidas de reestruturação. As medidas de reestruturação deverão visar o regresso do mutuário a um estatuto de reembolso produtivo sustentável e cumprir o direito da União em matéria de defesa do consumidor, nomeadamente as Diretivas 2008/48/CE e 2014/17/UE, mas podem ter diferentes justificações e consequências. Como tal, é conveniente prever que nenhuma medida de reestruturação aplicada a uma exposição não produtiva interrompa a classificação dessa exposição como não produtiva, a menos que sejam cumpridos determinados critérios estritos para que tal suceda.
- (8) Quanto mais longa for a situação de incumprimento de uma exposição, menor será a probabilidade de recuperação do seu valor. Consequentemente, a parte da exposição que deverá ser abrangida pelas provisões, outros ajustamentos ou deduções deverá aumentar com o tempo, segundo um calendário predefinido. Por conseguinte, as NPE adquiridas por uma instituição deverão ficar sujeitas a um calendário que comece a contar a partir da data em que a NPE foi inicialmente classificada como não produtiva e não a partir da data da sua aquisição. Para esse efeito, o vendedor deverá informar o comprador da data da classificação da exposição como não produtiva.
- (9) Os abatimentos parciais ao ativo deverão ser tidos em conta no cálculo dos ajustamentos para risco específico de crédito. A fim de evitar uma dupla contabilização do abatimento, é necessário utilizar o valor inicial da exposição antes do abatimento parcial ao ativo. A inclusão dos abatimentos parciais ao ativo na lista de elementos que podem ser utilizados para satisfazer os requisitos do mecanismo de salvaguarda deverá incentivar as instituições a reconhecerem atempadamente os abatimentos ao ativo. No caso das NPE adquiridas por uma instituição a um preço inferior ao montante devido pelo devedor, o comprador deverá tratar a diferença entre o preço de compra e o montante devido pelo devedor da mesma forma que um abatimento parcial ao ativo para efeitos do mecanismo de salvaguarda prudencial.

⁽⁷⁾ Regulamento (UE) n.º 575/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2013, relativo aos requisitos prudenciais para as instituições de crédito e para as empresas de investimento e que altera o Regulamento (UE) n.º 648/2012 (JO L 176 de 27.6.2013, p. 1).

⁽⁸⁾ Diretiva 2013/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2013, relativa ao acesso à atividade das instituições de crédito e à supervisão prudencial das instituições de crédito e empresas de investimento, que altera a Diretiva 2002/87/CE e revoga as Diretivas 2006/48/CE e 2006/49/CE (JO L 176 de 27.6.2013, p. 338).

⁽⁹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 680/2014 da Comissão, de 16 de abril de 2014, que estabelece normas técnicas de execução no que diz respeito ao relato para fins de supervisão das instituições de acordo com o Regulamento (UE) n.º 575/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 191 de 28.6.2014, p. 1).

- (10) Espera-se, regra geral, que as perdas resultantes das NPE garantidas sejam significativamente menores do que as das NPE não garantidas, já que a proteção do crédito que garante a NPE confere à instituição um direito específico sobre um ativo ou sobre um terceiro, para além do direito geral da instituição perante o mutuário em situação de incumprimento. No caso de uma NPE não garantida, a instituição só poderá recorrer ao seu direito geral sobre o mutuário em incumprimento. Tendo em conta que as maiores perdas são esperadas nas NPE não garantidas, deverá aplicar-se um calendário mais rigoroso.
- (11) Uma exposição só em parte coberta por uma proteção de crédito elegível deverá considerar-se garantida para a parte coberta e não garantida para a parte não coberta pela proteção de crédito elegível. Para determinar que partes das NPE deverão ser tratadas como garantidas ou como não garantidas, os critérios de elegibilidade para a proteção de crédito e para a garantia plena e integral das hipotecas utilizados para efeitos do cálculo dos requisitos de fundos próprios deverão aplicar-se de acordo com o método relevante nos termos do Regulamento (UE) n.º 575/2013, incluindo o ajustamento de valor aplicável.
- (12) Deverá aplicar-se o mesmo calendário independentemente da razão de uma exposição ser não produtiva. O mecanismo de salvaguarda prudencial deverá aplicar-se a um nível exposição a exposição. Deverá aplicar-se um calendário de três anos às NPE não garantidas. A fim de permitir que as instituições e os Estados-Membros melhorem a eficiência dos processos de reestruturação ou de execução, bem como para reconhecer que as NPE garantidas por bens imóveis e os empréstimos à habitação garantidos por um prestador de proteção elegível, como definido no Regulamento (UE) n.º 575/2013, terão um valor remanescente durante um período mais longo após o empréstimo ter sido classificado como não produtivo, é adequado prever um calendário de nove anos. Para outras NPE garantidas, deverá aplicar-se um calendário de sete anos até que tenha sido constituída uma cobertura total.
- (13) Deverá ser possível ter em conta as medidas de reestruturação para efeitos de aplicação do fator de cobertura relevante. Em termos mais precisos, a exposição deverá continuar a ser classificada como não produtiva, mas o requisito de cobertura deverá permanecer estável por mais um ano. Por conseguinte, o fator aplicável durante o ano em que a medida de reestruturação tiver sido concedida deverá ser aplicável durante dois anos. Se, após o termo do ano suplementar, a exposição continuar a ser não produtiva, o fator aplicável deverá ser determinado como se não tivesse sido concedida nenhuma medida de reestruturação, tendo em conta a data em que a exposição tiver sido inicialmente classificada como não produtiva. Dado que a concessão de medidas de reestruturação não deverá conduzir à arbitragem, esse ano suplementar só deverá ser permitido em relação à primeira medida de reestruturação que tiver sido concedida desde a classificação da exposição como não produtiva. Além disso, o período de um ano durante o qual o fator de cobertura permanece inalterado não deverá ter como consequência a prorrogação do calendário de constituição de provisões. Por conseguinte, nenhuma medida de reestruturação concedida no terceiro ano após a classificação como NPE, em caso de exposição não garantida, ou no sétimo ano após a classificação como NPE, em caso de exposição garantida, deverá atrasar a cobertura total da NPE.
- (14) A fim de garantir que as instituições sigam uma abordagem prudente na avaliação da proteção de crédito associada às suas NPE, a Autoridade Europeia de Supervisão (Autoridade Bancária Europeia) (EBA) deverá considerar a necessidade de desenvolver uma metodologia comum, e se necessário deverá desenvolvê-la, em particular no que respeita aos pressupostos de recuperabilidade e força executória, incluindo ainda, eventualmente, requisitos mínimos de reavaliação da proteção de crédito em termos de calendário.
- (15) A fim de assegurar uma transição harmoniosa para o novo mecanismo de salvaguarda prudencial, as novas regras não deverão ser aplicadas a exposições criadas antes de 26 de abril de 2019.
- (16) A fim de garantir que as alterações do Regulamento (UE) n.º 575/2013 introduzidas pelo presente regulamento sejam aplicadas atempadamente, o presente regulamento deverá entrar em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
- (17) Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 575/2013 deverá ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 575/2013 é alterado do seguinte modo:

1) Ao artigo 36.º, n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

«m) O montante aplicável de cobertura insuficiente para as exposições não produtivas.»;

2) São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 47.º-A

Exposições não produtivas

1. Para efeitos de aplicação do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), o termo «exposição» compreende todos os seguintes elementos, desde que não estejam incluídos na carteira de negociação da instituição:

- a) Instrumentos de dívida, incluindo títulos de dívida, empréstimos, adiantamentos e depósitos à ordem;
- b) Compromissos de empréstimo assumidos, garantias financeiras prestadas ou quaisquer outros compromissos assumidos, independentemente de serem revogáveis ou não, com exceção das linhas de crédito não utilizadas que possam ser incondicionalmente anuladas a qualquer momento e sem aviso prévio ou que prevejam efetivamente a anulação automática devido à deterioração da qualidade creditícia do mutuário.

2. Para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), o valor da exposição de um instrumento de dívida corresponde ao seu valor contabilístico, mensurado sem recurso a quaisquer ajustamentos para risco específico de crédito, ajustamentos de valor adicionais nos termos dos artigos 34.º e 105.º, montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), outras reduções de fundos próprios relativas à exposição ou abatimentos parciais ao ativo efetuados pela instituição desde a última vez em que a exposição tiver sido classificada como não produtiva.

Para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), o valor da exposição de um instrumento de dívida adquirido a um preço inferior ao montante devido pelo devedor deve incluir a diferença entre o preço de compra e o montante devido pelo devedor.

Para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), o valor de exposição associado a um compromisso de empréstimo, garantia financeira ou qualquer outro compromisso assumido conforme referido no n.º 1, alínea b), do presente artigo, corresponde ao seu valor nominal, que representa a exposição máxima da instituição ao risco de crédito independentemente de qualquer garantia real ou pessoal de crédito. O montante nominal de um compromisso de empréstimo concedido deve ser o montante não mobilizado que a instituição se tiver comprometido a emprestar e o valor nominal de uma garantia financeira prestada deve ser o montante máximo que a entidade poderá ter que pagar em caso de execução da garantia.

O valor nominal referido no terceiro parágrafo do presente número não tem em conta quaisquer ajustamentos para o risco específico de crédito, ajustamentos de valor adicionais nos termos dos artigos 34.º e 105.º, montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), ou outras reduções de fundos próprios relativas à exposição.

3. Para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), são classificadas como não produtivas as seguintes exposições:

- a) Exposições relativamente às quais se considera que ocorreu um incumprimento nos termos do artigo 178.º;
- b) Exposições em imparidade de crédito segundo o quadro contabilístico aplicável;
- c) Exposições em período probatório, nos termos do n.º 7, quando tiverem sido já acordadas medidas de reestruturação adicionais ou as exposições estiverem já vencidas há mais de 30 dias;
- d) Exposições sob a forma de um compromisso que, uma vez mobilizado ou de outra forma utilizado, provavelmente não será pago na íntegra sem execução das cauções;
- e) Exposições sob a forma de uma garantia financeira que provavelmente será executada pela parte garantida, nomeadamente quando a exposição garantida subjacente preenche os critérios de inclusão na categoria das exposições não produtivas.

Para efeitos da alínea a), quando uma instituição tiver exposições patrimoniais a um devedor vencidas há mais de 90 dias que representem mais de 20 % de todas as exposições patrimoniais a esse devedor, todas as exposições patrimoniais e extrapatrimoniais a esse devedor são consideradas exposições não produtivas.

4. As exposições que não tenham sido objeto de medidas de reestruturação deixam de ser classificadas como exposições não produtivas para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:

- a) A exposição cumpre os critérios definidos pela instituição para deixar de ser classificada como estando em imparidade de crédito de acordo com o quadro contabilístico aplicável e em incumprimento de acordo com o artigo 178.º;
- b) A situação do devedor melhorou na medida em que a instituição considera que é provável que efetue o reembolso integral e atempado;
- c) O devedor não tem nenhuma prestação vencida há mais de 90 dias.

5. A classificação de uma exposição não produtiva como ativo não corrente detido para venda de acordo com o quadro contabilístico aplicável não invalida a sua classificação como exposição não produtiva para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m).

6. As exposições não produtivas que são objeto de medidas de reestruturação deixam de ser classificadas como tal para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), quando estiverem preenchidas todas as seguintes condições:

- a) As exposições deixaram de estar em situação que possa levar à sua classificação como exposições não produtivas nos termos do n.º 3;
- b) Decorreu pelo menos um ano entre a data em que foram acordadas as medidas de reestruturação e a data em que as exposições foram classificadas como exposições não produtivas, consoante a data que for posterior;
- c) Não existe nenhuma prestação vencida, no seguimento da aplicação das medidas de reestruturação, e a instituição, com base na análise da situação financeira do devedor, está convencida da probabilidade do reembolso integral e atempado da exposição.

O reembolso integral e atempado não se considera provável, salvo se o devedor tiver efetuado o pagamento regular e atempado de montantes equivalentes a um dos seguintes valores:

- a) O montante que estava em atraso antes de ser aplicada a medida de reestruturação, quando já existiam montantes vencidos;
- b) O montante que foi abatido no âmbito das medidas de reestruturação acordadas, quando não existiam montantes vencidos.

7. Se uma exposição não produtiva deixar de ser classificada como tal nos termos do n.º 6, fica em regime probatório até que estejam preenchidas todas as seguintes condições:

- a) Decorreram pelo menos dois anos desde a data em que a exposição objeto de medidas de reestruturação foi reclassificada como exposição produtiva;
- b) Foram efetuados pagamentos regulares e atempados durante pelo menos metade do período probatório da exposição, tendo sido efetuado o pagamento de um montante global considerável de capital ou de juros;
- c) Nenhuma das exposições ao devedor regista um atraso superior a 30 dias.

Artigo 47.º-B

Medidas de reestruturação

1. Entende-se por «medida de reestruturação» uma concessão acordada entre uma instituição e um devedor que se depre ou seja provável que se venha a deparar com dificuldades para respeitar os seus compromissos financeiros. Uma concessão pode acarretar perdas para o mutuante e designa uma das seguintes ações:

- a) Uma alteração dos termos e condições de uma obrigação de dívida, alteração essa que não teria sido concedida se o devedor não se tivesse deparado com dificuldades para respeitar os seus compromissos financeiros;
- b) Um refinanciamento integral ou parcial de uma obrigação de dívida, refinanciamento esse que não teria sido concedido se o devedor não se tivesse deparado com dificuldades para respeitar os seus compromissos financeiros.

2. Pelo menos as seguintes situações são consideradas medidas de reestruturação:

- a) Novas condições contratuais mais favoráveis ao devedor do que as anteriores, caso o devedor se esteja a deparar ou seja provável que se venha a deparar com dificuldades para respeitar os seus compromissos financeiros;
- b) Novas condições contratuais mais favoráveis ao devedor do que as condições contratuais propostas na mesma altura pela mesma instituição aos devedores com um perfil de risco semelhante, caso o devedor se esteja a deparar ou seja provável que se venha a deparar com dificuldades para respeitar os seus compromissos financeiros;
- c) Nos termos contratuais iniciais, a exposição foi classificada como exposição não produtiva antes da alteração das condições contratuais ou teria sido classificada como exposição não produtiva na ausência de qualquer alteração das condições contratuais;
- d) A medida tem como resultado a anulação total ou parcial da obrigação de dívida;
- e) A instituição aprova o recurso a cláusulas que permitem ao devedor alterar os termos do contrato e a exposição foi classificada como exposição não produtiva antes do recurso a essas cláusulas, ou seria classificada como exposição não produtiva se não tivesse havido recurso a essas cláusulas;

- f) Na data ou perto da data dessas concessões em relação à dívida, o devedor efetuou pagamentos de capital ou de juros sobre outra obrigação de dívida junto da mesma instituição, que estava classificada como exposição não produtiva ou teria sido classificada como exposição não produtiva na ausência de tais pagamentos;
 - g) A alteração às condições contratuais implica reembolsos efetuados mediante a entrega de colateral, quando tal alteração constitua uma concessão.
3. As circunstâncias a seguir enunciadas constituem indicadores de que poderão ter sido adotadas medidas de reestruturação:
- a) O contrato inicial esteve vencido mais de 30 dias pelo menos uma vez durante os três meses anteriores à sua alteração, ou estaria vencido mais de 30 dias na ausência dessa mesma alteração;
 - b) Na data ou perto da data da celebração do contrato de crédito, o devedor efetuou pagamentos de capital ou de juros sobre outra obrigação de dívida junto da mesma instituição vencida por mais de 30 dias pelo menos uma vez durante os três meses anteriores à concessão de um novo crédito;
 - c) A instituição aprova o recurso a cláusulas que permitem ao devedor alterar os termos do contrato e a exposição esteve vencida mais de 30 dias ou estaria vencida mais de 30 dias caso não tivesse havido recurso a essas cláusulas.
4. Para efeitos do presente artigo, as dificuldades com que o devedor se tenha deparado para respeitar os seus compromissos financeiros devem ser avaliadas a nível do devedor, tendo em conta todas as entidades jurídicas incluídas no perímetro de consolidação contabilística do grupo e das pessoas singulares que o controlam.

Artigo 47.º-C

Dedução para exposições não produtivas

1. Para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), as instituições calculam o montante aplicável de cobertura insuficiente separadamente para cada exposição não produtiva a deduzir aos elementos de fundos próprios principais de nível 1, subtraindo o montante determinado na alínea b) do presente número, ao montante determinado na alínea a) do presente número, se o montante referido na alínea a) for superior ao montante referido na alínea b):

- a) A soma:
 - i) da parte não garantida de cada uma das exposições não produtivas, se existentes, multiplicada pelo fator aplicável a que se refere o n.º 2,
 - ii) da parte garantida de cada uma das exposições não produtivas, se existentes, multiplicada pelo fator aplicável a que se refere o n.º 3;
- b) A soma das seguintes parcelas, desde que estejam associadas à mesma exposição não produtiva:
 - i) ajustamentos para risco específico de crédito,
 - ii) ajustamentos de valor adicionais nos termos do artigo 34.º e 105.º,
 - iii) outras reduções dos fundos próprios,
 - iv) no caso das instituições que calculam os montantes das posições ponderadas pelo risco utilizando o Método das Notações Internas, o valor absoluto dos montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea d), relacionados com as exposições não produtivas, em que o valor absoluto imputável a cada exposição não produtiva é determinado multiplicando os montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea d), pela contribuição do montante das perdas esperadas da exposição não produtiva para o total das perdas esperadas das posições em risco em situação de incumprimento ou não, consoante o caso,
 - v) quando uma exposição não produtiva for adquirida a um preço inferior ao montante devido pelo devedor, a diferença entre o preço de compra e o montante devido pelo devedor,
 - vi) os montantes abatidos ao ativo pela instituição desde que a exposição foi classificada como não produtiva.

A parte garantida de uma exposição não produtiva é a parte da exposição que, para efeitos do cálculo dos requisitos de fundos próprios nos termos da parte III, título II, é considerada coberta por uma proteção real de crédito ou por uma proteção pessoal de crédito ou é plena e integralmente garantida por hipotecas.

A parte não garantida de uma exposição não produtiva corresponde à diferença, se existir, entre o valor da exposição, tal como referido no artigo 47.º-A, n.º 1, e a parte garantida da exposição, caso exista.

2. Para efeitos do n.º 1, alínea a), subalínea i), aplicam-se os seguintes fatores:
 - a) 0,35 para a parte não garantida de uma exposição não produtiva, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do terceiro ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - b) 1 para a parte não garantida de uma exposição não produtiva, a aplicar a partir do primeiro dia do quarto ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva.
3. Para efeitos do n.º 1, alínea a), subalínea ii), aplicam-se os seguintes fatores:
 - a) 0,25 para a parte garantida de uma exposição não produtiva, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do quarto ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - b) 0,35 para a parte garantida de uma exposição não produtiva, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do quinto ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - c) 0,55 para a parte garantida de uma exposição não produtiva, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do sexto ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - d) 0,70 para a parte de uma exposição não produtiva garantida por bens imóveis nos termos da parte III, título II, ou que é um empréstimo à habitação garantido por um prestador de proteção elegível a que se refere o artigo 201.º, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do sétimo ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - e) 0,80 para a parte de uma exposição não produtiva garantida por outra proteção real ou pessoal de crédito nos termos da parte III, título II, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do sétimo ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - f) 0,80 para a parte de uma exposição não produtiva garantida por bens imóveis nos termos da parte III, título II, ou que é um empréstimo à habitação garantido por um prestador de proteção elegível a que se refere o artigo 201.º, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do oitavo ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - g) 1 para a parte de uma exposição não produtiva garantida por outra proteção real ou pessoal de crédito nos termos da parte III, título II, a aplicar a partir do primeiro dia do oitavo ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - h) 0,85 para a parte de uma exposição não produtiva garantida por bens imóveis nos termos da parte III, título II, ou que é um empréstimo à habitação garantido por um prestador de proteção elegível a que se refere o artigo 201.º, a aplicar no período compreendido entre o primeiro e o último dia do nono ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva;
 - i) 1 para a parte de uma exposição não produtiva garantida por bens imóveis nos termos da parte III, título II, ou que é um empréstimo à habitação garantido por um prestador de proteção elegível a que se refere o artigo 201.º, a aplicar a partir do primeiro dia do décimo ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva.
4. Em derrogação do n.º 3, são aplicáveis os seguintes fatores à parte da exposição não produtiva garantida ou assegurada por uma agência oficial de crédito à exportação:
 - a) 0 para a parte garantida da exposição não produtiva, a aplicar durante o período entre um e sete anos após a sua classificação como exposição não produtiva; e
 - b) 1 para a parte garantida de uma exposição não produtiva, a aplicar a partir do primeiro dia do oitavo ano subsequente ao da sua classificação como exposição não produtiva.
5. A EBA avalia o conjunto de práticas utilizadas para a avaliação das exposições não produtivas garantidas e pode elaborar orientações para a definição de uma metodologia comum, incluindo eventuais requisitos mínimos em termos de calendário de reavaliação e métodos *ad hoc*, para a avaliação prudencial das formas elegíveis de proteção real ou pessoal de crédito, em especial no que respeita aos pressupostos respeitantes à sua recuperabilidade e força executória. Essas orientações podem também compreender uma metodologia comum para a determinação da parte garantida de uma exposição não produtiva referida no n.º 1.

Estas orientações são definidas nos termos do artigo 16.º do Regulamento (UE) n.º 1093/2010.

6. Em derrogação do n.º 2, se tiver sido concedida à exposição uma medida de reestruturação entre um e dois anos após a sua classificação como exposição não produtiva, o fator aplicável em conformidade com o n.º 2 na data em que é concedida a medida de reestruturação é aplicável por um período suplementar de um ano.

Em derrogação do n.º 3, se tiver sido concedida à exposição uma medida de reestruturação entre dois e seis anos após a sua classificação como exposição não produtiva, o fator aplicável em conformidade com o n.º 3 na data em que é concedida a medida de reestruturação é aplicável por um período suplementar de um ano.

O presente número só é aplicável em relação à primeira medida de reestruturação concedida desde a classificação da exposição como exposição não produtiva.»;

- 3) No artigo 111.º, n.º 1, primeiro parágrafo, o próémio passa a ter a seguinte redação:

«1. O valor da posição em risco de um elemento do ativo corresponde ao seu valor contabilístico remanescente após a aplicação dos ajustamentos para risco específico de crédito nos termos do artigo 110.º, dos ajustamentos de valor adicionais nos termos dos artigos 34.º e 105.º, dos montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), e de outras reduções de fundos próprios, relacionadas com o elemento do ativo. O valor da posição em risco de um elemento extrapatrimonial enumerado no anexo I corresponde à seguinte percentagem do respetivo valor nominal, após redução dos ajustamentos para risco específico de crédito e dos montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m):»;

- 4) No artigo 127.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. À parte não garantida de qualquer elemento, caso o devedor esteja em situação de incumprimento nos termos do artigo 178.º, ou, no caso de posições em risco sobre a carteira de retalho, à parte não garantida de qualquer linha de crédito que esteja em situação de incumprimento nos termos do artigo 178.º, é aplicado um ponderador de:

- a) 150 %, se a soma dos ajustamentos para risco específico de crédito e dos montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), for inferior a 20 % da parte não garantida do valor da posição em risco, calculado antes de efetuar os ajustamentos para risco específico de crédito e deduções;
- b) 100 %, se a soma dos ajustamentos para risco específico de crédito e dos montantes deduzidos nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), não for inferior a 20 % da parte não garantida do valor da posição em risco, calculado antes de efetuar os ajustamentos para risco específico de crédito e deduções.»;

- 5) O artigo 159.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 159.º

Tratamento dos montantes das perdas esperadas

As instituições deduzem os montantes das perdas esperadas, calculados nos termos do artigo 158.º, n.ºs 5, 6 e 10, aos ajustamentos para risco geral e específico de crédito em conformidade com o artigo 110.º, aos ajustamentos de valor adicionais nos termos dos artigos 34.º e 105.º e a outras reduções de fundos próprios relacionados com essas posições em risco, com exceção das deduções efetuadas nos termos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m). Os descontos a posições patrimoniais em risco adquiridas em situação de incumprimento nos termos do artigo 166.º, n.º 1, são tratados da mesma forma que os ajustamentos para risco específico de crédito. Os ajustamentos para risco específico de crédito relativos a posições em risco em situação de incumprimento não podem ser utilizados para cobrir os montantes das perdas esperadas relativamente a outras posições em risco. Os montantes das perdas esperadas relativas a posições em risco titularizadas e os ajustamentos para risco geral e específico de crédito relacionados com essas exposições não são incluídos nesse cálculo.»;

- 6) O artigo 178.º, n.º 1, alínea b), passa a ter a seguinte redação:

«b) O devedor regista um atraso superior a 90 dias relativamente a uma obrigação de crédito significativa perante a instituição, a sua empresa-mãe ou qualquer das suas filiais. As autoridades competentes podem substituir os 90 dias por 180 dias para as posições em risco garantidas por bens imóveis destinados à habitação ou por bens imóveis com fins comerciais de PME na categoria de risco sobre a carteira de retalho, bem como para as posições em risco perante entidades do setor público. Os 180 dias não são aplicáveis para efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), ou do artigo 127.º.»;

- 7) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 469.º-A

Derrogação das deduções dos elementos de fundos próprios de nível 1 para exposições não produtivas

Em derrogação do artigo 36.º, n.º 1, alínea m), as instituições não podem deduzir aos elementos de fundos próprios principais de nível 1 o montante aplicável de cobertura insuficiente para as exposições não produtivas, se a exposição tiver sido originada antes de 26 de abril de 2019.

Se os termos e condições de uma exposição que tenha sido originada antes de 26 de abril de 2019 forem alterados pela instituição, resultando daí uma maior exposição da instituição ao devedor, considera-se que a exposição foi originada na data em que a alteração tiver passado a produzir efeitos, deixando de estar abrangida pela derrogação prevista no primeiro parágrafo.».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no 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 Estrasburgo, em 17 de abril de 2019.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

O Presidente

G. CIAMBA

REGULAMENTO (UE) 2019/631 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 17 de abril de 2019****que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011****(reformulação)****(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) O Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾ e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ foram várias vezes alterados de modo substancial. Por razões de clareza, uma vez que serão introduzidas novas alterações, deve proceder-se à reformulação destes regulamentos.
- (2) A fim de proporcionar uma transição eficiente e coerente na sequência da reformulação e da revogação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, o presente regulamento deverá ser aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020. No entanto, é adequado manter em vigor, sem alterações até 2024, as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ e os mecanismos para as alcançar, tal como previstos nos referidos regulamentos,
- (3) O Acordo de Paris ⁽⁵⁾ estabelece, nomeadamente, uma meta a longo prazo em consonância com o objetivo de manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo de 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e de prosseguir os esforços para limitar o aumento da temperatura mundial a 1,5 °C acima desses níveis. As descobertas científicas mais recentes comunicadas pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPAC) no seu relatório especial sobre o impacto do aquecimento global de 1,5 °C acima dos níveis pré-industriais e as respetivas trajetórias globais de emissão de gases com efeito de estufa confirmam, inequivocamente, o impacto negativo das alterações climáticas. O referido relatório especial conclui que a redução das emissões em todos os setores é crucial para limitar o aquecimento global.
- (4) A fim de contribuir para os objetivos do Acordo de Paris, tem de ser acelerada a transformação de todo o setor dos transportes rumo a emissões nulas, tendo em conta a comunicação da Comissão, de 28 de novembro de 2018, intitulada «Um Planeta Limpo para todos – Estratégia a longo prazo da UE para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima», que apresenta uma visão das transformações económicas e sociais necessárias, com a participação de todos os setores da economia e da sociedade, para lograr a transição para emissões nulas de gases com efeito de estufa até 2050. As emissões dos poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam significativamente a nossa saúde e o ambiente também têm de ser drasticamente reduzidas sem demora. Após 2020, as emissões de veículos a motor de combustão convencionais terão de ser ainda mais reduzidas. Terão de ser implantados veículos com nível nulo ou baixo de emissões e esses veículos terão de ocupar uma quota significativa do mercado até 2030. Serão necessárias reduções suplementares das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros para além de 2030.

⁽¹⁾ JO C 227 de 28.6.2018, p. 52.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 27 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 15 de abril de 2019.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (5) A comunicação da Comissão, de 31 de maio de 2017, intitulada «A Europa em movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos», e a de 8 de novembro de 2017, intitulada «Realizar o objetivo de uma mobilidade hipocarbónica – Uma Europa que protege o Planeta, capacita os seus cidadãos e defende a sua indústria e os trabalhadores», salientam que as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros são um forte motor de inovação e eficiência, contribuindo para o reforço da competitividade da indústria automóvel e preparando o terreno para veículos com nível nulo ou baixo de emissões de uma forma tecnologicamente neutra.
- (6) O presente regulamento estabelece um percurso claro para as reduções das emissões de CO₂ provenientes do setor do transporte rodoviário e contribui para o objetivo vinculativo de uma redução, na União, de, pelo menos, 40 %, em comparação com 1990, das emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia até 2030, tal como adotado nas conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014 e formalmente aprovado na reunião do Conselho «Ambiente» de 6 de março de 2015 como contributo previsto determinado a nível nacional, da União e dos Estados-Membros no âmbito do Acordo de Paris.
- (7) O Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾ estabelece as obrigações dos Estados-Membros para cumprir a meta da União de redução das suas emissões de gases com efeito de estufa em 30 % em relação a 2005, em 2030, para os setores não abrangidos pelo regime de comércio de licenças de emissão da União Europeia estabelecido pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾. O transporte rodoviário é um contribuinte importante para as emissões desses setores. Acresce que, as emissões do transporte rodoviário apresentam uma tendência crescente, e continuam a ser significativamente superiores aos níveis de 1990. Caso as emissões do transporte rodoviário continuem a aumentar, esse aumento continuará a anular as reduções de emissões obtidas noutros setores para combater as alterações climáticas.
- (8) As conclusões do Conselho Europeu de 23 a 24 de outubro de 2014 realçaram a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, através de uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra na promoção da redução de emissões e da eficiência energética nos transportes, dos transportes elétricos e da utilização de fontes de energia renováveis nos transportes, também após 2020.
- (9) A fim de proporcionar aos consumidores da União energia segura, sustentável, competitiva e a preços acessíveis, a eficiência energética, enquanto contributo para moderar a procura, é uma das cinco dimensões, estreitamente interligadas e que se reforçam mutuamente, previstas na comunicação da Comissão de 25 de fevereiro de 2015, intitulada «Uma estratégia-quadro para uma União da Energia resiliente dotada de uma política em matéria de alterações climáticas virada para o futuro». A referida comunicação sublinha que, embora todos os setores económicos devam tomar medidas para aumentar a eficiência do consumo de energia, o setor dos transportes tem enorme potencial em termos de eficiência energética, que pode ser concretizado juntamente com um esforço contínuo de aperto das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, na perspetiva de 2030.
- (10) Uma avaliação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, efetuada em 2015, concluiu que estes regulamentos foram importantes, de um modo geral coerentes e conduziram a poupanças significativas de emissões, tendo sido mais eficazes, em termos de custos, do que inicialmente previsto. Geraram também um valor acrescentado significativo para a União, que não poderia ter sido obtido, na mesma dimensão, através de medidas nacionais. No entanto, os benefícios destes regulamentos foram limitados pela crescente discrepância entre as emissões de CO₂ medidas no quadro do Novo Ciclo de Condução Europeu (NEDC) e as emissões de CO₂ de veículos testados em condições reais de utilização.
- (11) É, por conseguinte, adequado, prosseguir os objetivos dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, através do estabelecimento de novos objetivos de redução das emissões de CO₂ da frota da União de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros para o período até 2030. Ao estabelecer os níveis desses objetivos, atendeu-se à sua eficácia para alcançar um contributo custo-eficaz a fim de reduzir as emissões dos setores abrangidos pelo Regulamento (UE) 2018/842 até 2030 e aos custos e às poupanças daí decorrentes para a sociedade, os fabricantes e os utilizadores de veículos, bem como as implicações diretas e indiretas desses objetivos no emprego, na competitividade e na inovação e os benefícios paralelos em termos de redução da poluição atmosférica e de segurança energética. Considerando que a quota de mercado e, por conseguinte, a contribuição total das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros é significativamente mais elevada do que a dos veículos comerciais ligeiros, considera-se apropriada uma abordagem diferenciada entre veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros.

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática, a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris, e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

⁽⁷⁾ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

- (12) Deverá ser assegurada uma transição socialmente aceitável e justa para a mobilidade com nível nulo de emissões. Afigura-se, por conseguinte, importante ter em conta os efeitos sociais da referida transição ao longo de toda a cadeia de valor do setor automóvel e abordar, de forma proativa, as implicações para o emprego. Por essa razão, deverão ser ponderados, à escala da União e a nível nacional e regional, programas específicos de requalificação, melhoria das competências e reafecção dos trabalhadores, bem como iniciativas no domínio do ensino e da procura de emprego levadas a cabo em comunidades e regiões afetadas negativamente, em estreito diálogo com os parceiros sociais e as autoridades competentes. No quadro dessa transição, o emprego das mulheres e a igualdade de oportunidades neste setor deverão ser reforçados.
- (13) Uma transição bem sucedida para a mobilidade com nível nulo de emissões exige uma abordagem integrada e um ambiente propício para estimular a inovação e manter a liderança tecnológica da União neste setor. Tal inclui investimentos públicos e privados em matéria de investigação e inovação, o aumento da oferta de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, a criação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento, a integração nos sistemas energéticos, bem como a produção sustentável de baterias, o fornecimento de materiais, a reutilização e a reciclagem de baterias na Europa. A transição requer uma ação coerente a nível da União, nacional, regional e local.
- (14) Como parte da execução do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾, em 2017 entrou em vigor um novo procedimento de ensaio de medição das emissões de CO₂ e do consumo de combustível de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros, o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP – Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure), estabelecido no Regulamento (UE) 2017/1151 ⁽⁹⁾ da Comissão. Este procedimento de ensaio permite obter valores de emissão de CO₂ e de consumo de combustível mais representativos das condições reais.

É, por conseguinte, adequado que os novos objetivos de emissões de CO₂ se baseiem nas emissões de CO₂ determinadas com base nesse procedimento de ensaio. Considerando, no entanto, que as emissões de CO₂ baseadas no WLTP estarão disponíveis para efeitos do cumprimento de objetivos a partir de 2021, é adequado que as novas normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ sejam definidas como níveis de redução estabelecidos em relação aos objetivos para 2021 calculados a partir das emissões de CO₂ medidas para efeitos do procedimento de ensaio de emissões WLTP. A fim de assegurar a fiabilidade e a representatividade dos valores utilizados como ponto de partida para a definição dos objetivos de redução de emissões a aplicar em 2025 e 2030, as condições para efetuar as medições foram clarificadas no quadro da aplicação dos Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152 ⁽¹⁰⁾ e (UE) 2017/1153 ⁽¹¹⁾ da Comissão.

- (15) 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 da União para toda a sua frota de automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos na União.
- (16) A avaliação efetuada pela Comissão, em 2016, da Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹²⁾ assinalou a necessidade de uma maior clarificação e simplificação do referido ato legislativo, o que permitiria reforçar a sua pertinência, eficácia, eficiência e coerência. A Comissão deverá, por conseguinte, rever essa diretiva até 31 de dezembro de 2020 e apresentar uma proposta legislativa nesta matéria, se adequado. A fim de promover o recurso a veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e mais respeitadores do ambiente, a referida revisão deverá, em particular, ponderar a inclusão de veículos comerciais ligeiros e a necessidade de uma melhor conceção e maior harmonização dos requisitos da União em matéria de rotulagem, que possa fornecer aos consumidores informações comparáveis, fiáveis e de fácil utilização sobre os benefícios de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, incluindo informações sobre os poluentes atmosféricos.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/1152 da Comissão, de 2 de junho de 2017, que estabelece uma metodologia para determinar os parâmetros de correlação necessários para refletir a mudança no procedimento de ensaio regulamentar no que respeita aos veículos comerciais ligeiros e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 293/2012 (JO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

⁽¹¹⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/1153 da Comissão, de 2 de junho de 2017, que estabelece uma metodologia para determinar os parâmetros de correlação necessários para refletir a mudança no procedimento de ensaio regulamentar e que altera o Regulamento (UE) n.º 1014/2010 (JO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

⁽¹²⁾ Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000, p. 16).

- (17) Tendo em conta o período de renovação da frota de automóveis e a necessidade de o setor dos transportes rodoviários contribuir para os objetivos climáticos e energéticos para 2030, deverão ser fixados para 2025 e para 2030 níveis de redução aplicáveis às frotas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos da União. Essa abordagem faseada também dá um sinal claro e atempado à indústria automóvel para que esta não adie a introdução no mercado de tecnologias energéticas eficientes e de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.
- (18) As normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ estabelecidas no presente regulamento são aplicáveis aos automóveis novos de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros novos. No que diz respeito à frota existente dos referidos veículos, incluindo os veículos usados, podem também ser tomadas, nomeadamente a nível nacional e da União, medidas adicionais destinadas a reduzir as emissões. Por exemplo, podem ser tomadas medidas para incentivar uma maior taxa de renovação da frota, a fim de substituir o mais rapidamente possível os veículos mais velhos e mais poluentes por veículos com melhor desempenho. O acesso a veículos menos dispendiosos com nível nulo ou baixo de emissões poderá estimular uma mudança de comportamento do consumidor e uma difusão mais rápida de tecnologias hipocarbónicas.
- (19) Embora a União seja um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e evidencie liderança tecnológica neste setor automóvel a nível mundial, a concorrência está a aumentar e este setor está a mudar rapidamente através de inovações na propulsão elétrica e ao nível da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada. A fim de manter a sua competitividade a nível mundial e o acesso aos mercados, a União necessita de um quadro regulamentar, incluindo um incentivo específico no domínio dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que contribuirá para criar um grande mercado interno e apoiar o desenvolvimento tecnológico e a inovação.
- (20) Deverá ser introduzido um mecanismo de incentivo específico que facilite uma transição harmoniosa para a mobilidade com nível nulo de emissões. Esse mecanismo deverá ser concebido de modo a promover a difusão no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões. Deverá também ser posta em prática uma medida transitória específica de modo a que, nos Estados-Membros com uma baixa penetração no mercado de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, os consumidores possam ter acesso a esses veículos.
- (21) Estabelecer marcos de referência adequados para a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota da União, assim como um mecanismo bem concebido de ajustamento dos objetivos de emissões específicas do fabricante com base na quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante, deverá dar um sinal forte e credível para o desenvolvimento, o lançamento e a comercialização de tais veículos, sem impedir que ainda se melhore a eficiência dos motores de combustão interna convencionais.
- (22) Para determinar os créditos correspondentes aos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, é apropriado ter em conta as diferenças de emissões de CO₂ entre veículos. No que diz respeito aos automóveis de passageiros, deverá ser reconhecido o papel dos veículos com nível baixo de emissões, nomeadamente dos veículos híbridos recarregáveis, para a transição para veículos com nível nulo de emissões. O mecanismo de ajustamento deverá assegurar que um fabricante que vá além do marco de referência beneficie de um objetivo de emissões específicas mais elevado. A fim de garantir uma abordagem equilibrada, deverão ser fixados limites para o nível de ajustamento possível no âmbito desse mecanismo. Esta metodologia proporcionará incentivos que promoverão a criação atempada das infraestruturas de carregamento e de abastecimento e gerará elevados benefícios para os consumidores, a competitividade e o ambiente.
- (23) O regime jurídico a prever para o cumprimento do objetivo para a frota da União deverá assegurar que os objetivos de redução de emissões não afetem a concorrência e sejam socialmente equitativos e sustentáveis, que tenham em conta a diversidade existente entre os fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções injustificadas da concorrência entre eles.
- (24) A fim de manter a diversidade do mercado de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objetivos de emissões específicas deverão ser definidos de acordo com a utilidade dos veículos, numa base linear. Continuar a utilizar a massa como parâmetro de utilidade é considerado coerente com o regime existente. Para refletir melhor a massa dos veículos utilizados na estrada, o parâmetro deverá ser alterado, com efeitos a partir de 2025, de massa em ordem de marcha para a massa de ensaio do veículo tal como especificado no procedimento de ensaio WLTP.
- (25) Deverá evitar-se que os objetivos para a frota da União sejam alterados devido a alterações na massa média da frota. As alterações na massa média deverão, por conseguinte, ser refletidas sem demora nos cálculos dos objetivos de emissões específicas e as adaptações do valor da massa média utilizado para este efeito deverão ter lugar de dois em dois anos, com efeitos a partir de 2025.
- (26) A fim de distribuir o esforço de redução das emissões de um modo justo e neutro do ponto de vista da concorrência que reflita a diversidade do mercado de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros, e tendo em conta a alteração em 2021 para objetivos de emissões específicas baseados no WLTP, é conveniente determinar o declive da curva de valores-limite com base nas emissões específicas de CO₂ de todos os veículos

novos matriculados nesse ano e ter em conta as alterações nos objetivos para a frota da União entre 2021, 2025 e 2030, de modo a assegurar um esforço de redução de emissões igual por parte de todos os fabricantes. No que diz respeito aos veículos comerciais ligeiros, deverá ser aplicada a abordagem utilizada para os fabricantes de automóveis de passageiros aos fabricantes de furgonetas derivadas de automóveis ligeiros, ao passo que para os fabricantes dos veículos abrangidos pelos segmentos mais pesados deverá ser fixado um declive fixo mais elevado para a totalidade do período de referência visado.

- (27) O presente regulamento visa alcançar os seus objetivos, nomeadamente, através da criação de incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. O presente regulamento promove ativamente a ecoinovação e estabelece um mecanismo que deverá ser capaz de reconhecer a evolução tecnológica futura. A experiência demonstra que as ecoinovações contribuíram favoravelmente para a boa relação custo-eficácia dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 e para a redução das emissões de CO₂ no mundo real. Esta modalidade deverá, por conseguinte, ser mantida e o seu âmbito de aplicação deverá ser alargado de modo a incentivar a melhoria da eficiência dos sistemas de ar condicionado.
- (28) No entanto, deverá ser assegurado um equilíbrio entre os incentivos às ecoinovações e às tecnologias que evidenciem um efeito de redução de emissões no procedimento de ensaio oficial. Como tal, é adequado manter um limite máximo para as reduções decorrentes de ecoinovação que os fabricantes podem ter em conta para efeitos de cumprimento de objetivos. A Comissão deverá ter a possibilidade de reexaminar o nível desse limite máximo, nomeadamente para ter em conta os efeitos de alterações do procedimento de ensaio oficial. É também conveniente esclarecer a forma como aquelas reduções deverão ser calculadas para efeitos do cumprimento de objetivos.
- (29) Os componentes leves sustentáveis são importantes para reduzir o consumo de energia e as emissões de CO₂ dos veículos novos. O seu desenvolvimento e a sua difusão deverão contribuir para a transição para uma mobilidade com nível nulo ou com baixas emissões.
- (30) A Diretiva 2007/46/CE do Parlamento e do Conselho ⁽¹³⁾ estabeleceu um quadro harmonizado que inclui as disposições administrativas e os 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 aspetos do processo de homologação estabelecido ao abrigo da Diretiva 2007/46/CE e por assegurar a conformidade da produção.
- (31) Para efeitos de homologação, são aplicáveis requisitos específicos aos veículos para fins especiais, definidos no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, pelo que os mesmos deverão ser excluídos do âmbito do presente regulamento.
- (32) Nos casos em que os veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões com uma massa de referência superior a 2 610 kg, ou 2 840 kg, consoante o caso, fiquem excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento apenas devido à massa do sistema de armazenamento de energia, é adequado permitir que esses veículos sejam contabilizados como abrangidos pelo âmbito de aplicação.
- (33) Não é adequado utilizar o mesmo método para determinar os objetivos de redução de emissões para os fabricantes de grandes séries e para os fabricantes de pequenas séries que sejam considerados independentes com base nos critérios estabelecidos no presente regulamento. Os referidos fabricantes de pequenas séries deverão ter a possibilidade de solicitar a aplicação de objetivos alternativos de redução de emissões baseados no potencial tecnológico de cada fabricante para reduzir as respetivas emissões específicas de CO₂ e coerentes com as características dos respetivos segmentos de mercado.
- (34) Reconhecendo o impacto desproporcionado para os pequenos fabricantes que resultaria do cumprimento dos objetivos de emissões específicas determinados com base na utilidade do veículo, os elevados encargos administrativos do procedimento de derrogação e o benefício apenas 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 automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos matriculados anualmente na União deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias. No entanto, caso um fabricante que beneficie de uma isenção requeira uma derrogação e esta lhe seja atribuída, é apropriado que o referido fabricante tenha de cumprir o objetivo da derrogação.
- (35) O procedimento relativo à concessão aos fabricantes especializados de derrogações ao objetivo de 95 g CO₂/km para a frota da União assegura que o esforço de redução de emissões exigido a esses fabricantes especializados seja coerente com o dos grandes fabricantes relativamente àquele objetivo. É conveniente continuar a facultar a esses fabricantes especializados a possibilidade de beneficiarem de uma derrogação também em relação aos objetivos aplicáveis a partir de 2025 e até 2028.

⁽¹³⁾ Diretiva 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 (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (36) Na determinação das emissões médias específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União pelos quais os fabricantes são responsáveis, deverão ser tidos em conta todos os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, independentemente da sua massa ou outras características, consoante o caso. Apesar de o Regulamento (CE) n.º 715/2007 não abranger os automóveis de passageiros nem os veículos comerciais ligeiros com uma massa de referência superior a 2 610 kg e aos quais a homologação não seja alargada ao abrigo do artigo 2.º, n.º 2, do mesmo regulamento, as emissões relativas a esses veículos deverão ser medidas de acordo com os mesmos processos de medição especificados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, nomeadamente os procedimentos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 692/2008 ⁽¹⁴⁾ da Comissão e no Regulamento (UE) 2017/1151, e os procedimentos de correlação adotados com base nos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, nomeadamente os Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153. 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.
- (37) As emissões específicas de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros completados deverão ser atribuídas ao fabricante do veículo de base.
- (38) Deverá ser tida em conta a situação específica dos fabricantes de veículos comerciais ligeiros que produzem veículos incompletos homologados em várias fases. Embora esses fabricantes sejam responsáveis pelo cumprimento dos objetivos de emissões de CO₂, deverão ter a possibilidade de prever com certeza razoável as emissões de CO₂ dos veículos completados. A Comissão deverá assegurar que essas necessidades sejam devidamente refletidas nas medidas de execução adotadas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007.
- (39) A fim de proporcionar a necessária flexibilidade com vista a atingir os seus objetivos ao abrigo do presente regulamento, os fabricantes poderão decidir constituir um agrupamento, de forma aberta, transparente e não discriminatória. Os acordos de criação de agrupamentos não deverão ter duração superior a cinco anos, mas deverão poder, no entanto, ser renovados. Caso os fabricantes formem um agrupamento, deverá considerar-se que atingiram os objetivos estabelecidos no presente regulamento se as emissões médias do agrupamento, no seu conjunto, não ultrapassarem o objetivo de emissões específicas desse agrupamento.
- (40) A possibilidade de os fabricantes formarem agrupamentos revelou-se uma forma eficiente em termos de custos de conseguirem cumprir os objetivos de emissões de CO₂, facilitando, em particular, o cumprimento pelos fabricantes que produzem uma gama reduzida de veículos. A fim de melhorar a neutralidade concorrencial, a Comissão deverá dispor de poderes para clarificar as condições em que os fabricantes independentes podem formar agrupamentos, a fim de poderem ser equiparados a empresas ligadas.
- (41) É necessário um sólido mecanismo de controlo da conformidade para assegurar que os objetivos estabelecidos no presente regulamento sejam atingidos.
- (42) Para alcançar as reduções de emissões de CO₂ exigidas nos termos do presente regulamento, é também essencial que as emissões dos veículos em circulação sejam conformes com os valores de CO₂ determinados na homologação. Por conseguinte, deverá ser possível à Comissão, no cálculo das emissões de CO₂ médias específicas de um fabricante, tomar em consideração eventuais não conformidades sistemáticas detetadas pelas autoridades de homologação nas emissões de CO₂ de veículos em circulação.
- (43) A Comissão deverá dispor de poderes para estabelecer e pôr em prática um procedimento de verificação da correspondência entre as emissões de CO₂ dos veículos em circulação, tal como determinado nos termos do WLTP, e os valores referentes às emissões de CO₂ registados nos certificados de conformidade. No âmbito do desenvolvimento deste procedimento, deverá ser dada especial atenção à identificação de métodos, incluindo a utilização de dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia, para identificar estratégias através das quais seja artificialmente melhorado o desempenho de um veículo em termos de emissões de CO₂ no procedimento de ensaio de homologação. Caso sejam detetados desvios ou estratégias que melhorem artificialmente o desempenho de um veículo em termos de emissões de CO₂ no decurso de tais verificações, essas conclusões deverão ser consideradas suficientes para suspeitar da existência de um risco grave de incumprimento dos requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁵⁾ e no Regulamento (CE) n.º 715/2007, devendo os Estados-Membros, nessa base, tomar as medidas necessárias ao abrigo do capítulo XI do Regulamento (UE) 2018/858.
- (44) As emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos são medidas de forma harmonizada na União, de acordo com o procedimento de ensaio WLTP. A fim de minimizar

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

os encargos administrativos decorrentes do presente regulamento, o cumprimento deverá ser aferido em função dos dados relativos à matrícula de automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos na União recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão. Para assegurar a coerência dos dados utilizados na avaliação do cumprimento, as regras para a recolha e comunicação desses dados deverão ser harmonizadas tanto quanto possível. Por conseguinte, a responsabilidade das autoridades competentes no fornecimento de dados corretos e completos e a necessidade de uma cooperação efetiva entre essas autoridades e a Comissão relativamente à qualidade dos dados deverão ser claramente definidas.

- (45) O cumprimento pelos fabricantes dos objetivos estabelecidos pelo presente regulamento deverá ser avaliado a nível da União. Os fabricantes cujas emissões médias específicas de CO₂ sejam superiores às permitidas pelo presente regulamento deverão pagar uma taxa sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil. Os montantes da taxa sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento geral da União. A Comissão deverá, na sua revisão de 2023, avaliar a possibilidade de atribuir esses montantes da taxa sobre as emissões excedentárias a um fundo específico ou a um programa relevante que vise assegurar uma transição justa para a mobilidade com nível nulo de emissões e apoiar a requalificação, a melhoria das competências e o desenvolvimento de outras competências dos trabalhadores do setor automóvel.
- (46) As medidas nacionais que os Estados-Membros possam manter ou introduzir nos termos do artigo 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) não poderão, atendendo ao objetivo e aos procedimentos estabelecidos no presente regulamento, impor sanções adicionais ou mais graves aos fabricantes que não cumpram os objetivos a que estão obrigados por força do presente regulamento.
- (47) O presente regulamento deverá ser aplicável sem prejuízo da plena aplicação das regras de concorrência da União.
- (48) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento de redução das emissões de CO₂ efetivamente emitidas está fortemente dependente da representatividade das condições reais de utilização no procedimento de ensaio oficial. De acordo com o parecer científico 1/2016 do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA), intitulado «Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing» (Reduzir o hiato entre as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros em condições reais de utilização e em ensaios laboratoriais) e a recomendação do Parlamento Europeu, de 4 de abril de 2017, ao Conselho e à Comissão na sequência do seu inquérito deste sobre a medição das emissões no setor automóvel ⁽¹⁶⁾, deverá ser posto em prática um mecanismo de avaliação da representatividade das condições reais de utilização em relação às emissões de CO₂ dos veículos e dos valores de consumo de energia determinados de acordo com o procedimento de ensaio WLTP. A forma mais fiável de garantir a representatividade das condições reais de utilização em relação aos valores de homologação consiste na utilização de dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia. A Comissão deverá, por conseguinte, dispor de poderes para desenvolver os procedimentos necessários para a recolha e o tratamento dos dados relativos ao consumo de combustível e energia necessários para a realização dessas avaliações e para assegurar a disponibilidade desses dados ao público, proporcionando simultaneamente a proteção de todos os dados pessoais. Além disso, a fim de assegurar a disponibilidade de dados relativos ao consumo de combustível e de energia de veículos elétricos a bateria e de veículos com motopropulsores alimentados por combustíveis gasosos, incluindo o hidrogénio, os trabalhos de normalização relativos aos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia para esses veículos deverão ser prosseguidos sem demora, no âmbito da aplicação do Regulamento (UE) 2017/1151.
- (49) A Comissão deverá, além disso, avaliar de que modo os dados relativos ao consumo de combustível e de energia podem ajudar a garantir que as emissões de CO₂ provenientes dos veículos, determinadas de acordo com o procedimento de ensaio WLTP, continuam a ser representativas das emissões em condições reais de utilização ao longo do tempo para todos os fabricantes e, mais precisamente, de que modo esses dados podem ser utilizados para monitorizar a disparidade entre as emissões de CO₂ em laboratório e em condições reais de utilização e, se necessário, para evitar que essa diferença aumente.
- (50) É importante avaliar as emissões ao longo de todo o ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros a nível da União. Para o efeito, a Comissão deverá, o mais tardar até 2023, avaliar a possibilidade de desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo de todo o ciclo de vida desses veículos colocados no mercado da União. A Comissão deverá adotar medidas de acompanhamento, incluindo, se necessário, propostas legislativas.
- (51) Em 2024, terá lugar a revisão dos progressos alcançados ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/842 e da Diretiva 2003/87/CE. É, por conseguinte, conveniente avaliar de forma abrangente a eficácia do presente regulamento em 2023, a fim de permitir uma avaliação coordenada e coerente das medidas executadas ao abrigo desses instrumentos. No contexto da revisão de 2023, a Comissão deverá também identificar um percurso claro com vista a reduções suplementares de emissões de CO₂ para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros depois de 2030, a fim de contribuir significativamente para alcançar a meta a longo prazo do Acordo de Paris. Se for caso disso, o relatório sobre essa revisão deverá ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento.

⁽¹⁶⁾ JO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

- (52) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão relacionadas com a especificação das condições pormenorizadas que se aplicam aos acordos de agrupamento, a adoção de regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de vigilância e comunicação de dados sobre as emissões médias e a aplicação dos anexos II e III, a adoção de regras pormenorizadas sobre os procedimentos para comunicar os desvios identificados em resultado das verificações das emissões de CO₂ dos veículos em circulação e para ter em conta esses desvios no cálculo das emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante, a determinação dos métodos para cobrar taxas sobre emissões excedentárias, a publicação do desempenho dos fabricantes, a adoção de disposições pormenorizadas relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras ou dos pacotes tecnológicos inovadores, a adoção de procedimentos pormenorizados de recolha e tratamento dos dados relativos aos parâmetros das emissões de CO₂ em condições reais de utilização e ao consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização de veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros, a determinação dos procedimentos para a verificação (i) de que os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível registados nos certificados de conformidade correspondem às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos em circulação, e (ii) da presença de quaisquer estratégias a bordo ou relacionadas com os veículos incluídos na amostra que melhorem artificialmente o desempenho do veículo nos ensaios realizados para efeitos de homologação, e a determinação dos parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO₂. As referidas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁷⁾.
- (53) A fim de alterar ou complementar, consoante o caso, os elementos não essenciais das disposições do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos requisitos relativos aos dados e os parâmetros de dados previstos nos anexos II e III do presente regulamento, ao estabelecimento de regras relativas à interpretação dos critérios de elegibilidade para derrogações para determinados fabricantes, ao conteúdo dos pedidos de derrogação, ao conteúdo e à avaliação dos programas para a redução de emissões específicas de CO₂, à alteração do anexo I, parte A, do presente regulamento para efeitos da determinação das fórmulas de cálculo dos objetivos da derrogação para fabricantes especializados, à adaptação do limite para as contribuições totais das tecnologias inovadoras que reduzem as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante a partir de 2025 em diante, ao estabelecimento dos princípios orientadores e dos critérios para a definição dos procedimentos de realização das verificações, ao estabelecimento das medidas de adaptação dos valores de M₀ e TM₀, e à adaptação das fórmulas de cálculo dos objetivos de emissões específicas para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ⁽¹⁸⁾. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.
- (54) Os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 deverão ser revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.
- (55) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a 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 esses objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e objetivos

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ para os automóveis novos de passageiros e para os veículos comerciais ligeiros novos, a fim de contribuir para o cumprimento do objetivo da União de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa, tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2018/842, e cumprir os objetivos do Acordo de Paris e assegurar o bom funcionamento do mercado interno.

⁽¹⁷⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽¹⁸⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

2. A partir de 1 de janeiro de 2020, o presente regulamento fixa um objetivo para a frota da União de 95 g CO₂/km de emissões médias para os automóveis novos de passageiros e um objetivo para a frota da União de 147 g de CO₂/km de emissões médias de CO₂ para os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União, medidas, até 31 de dezembro de 2020, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 692/2008, juntamente com os Regulamentos de Execução (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153, e, a partir de 1 de janeiro de 2021, medidas de acordo com o Regulamento (UE) 2017/1151.

3. O presente regulamento será, até 31 de dezembro de 2024, complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO₂/km como parte da abordagem integrada da União a que se refere a Comunicação da Comissão, de 7 de fevereiro de 2007, intitulada «Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros».

4. A partir de 1 de janeiro de 2025, aplicam-se os seguintes objetivos à frota da União:

- a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.1;
- b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % da média do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.1.

5. A partir de 1 de janeiro de 2030, aplicam-se os seguintes objetivos à frota da União:

- a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 37,5 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1;
- b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 31 %, do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.2.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, é aplicável um valor de referência para veículos com nível nulo ou baixo de emissões igual a 15 % das respetivas frotas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos, nos termos do anexo I, partes A e B, ponto 6.3, respetivamente.

7. A partir de 1 de janeiro de 2030, são aplicáveis os seguintes valores de referência para veículos com nível nulo ou baixo de emissões, nos termos do anexo I, partes A e B, ponto 6.3 respetivamente:

- a) Um valor de referência igual a 35 % da frota de automóveis novos de passageiros; e
- b) Um valor de referência igual a 30 % da frota de veículos comerciais ligeiros novos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se aos seguintes veículos a motor:

- a) Categoria M₁, na aceção do anexo II da Diretiva 2007/46/CE («automóveis de passageiros») que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União («automóveis novos de passageiros»);
- b) Categoria N₁, na aceção do anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e veículos da categoria N₁ aos quais seja alargada a homologação de acordo com o artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 («veículos comerciais ligeiros») que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União («veículos comerciais ligeiros novos»). Os veículos com nível nulo de emissões da categoria N com uma massa de referência superior a 2 610 kg ou 2 840 kg, consoante o caso, devem, a partir de 1 de janeiro de 2025, para efeitos do presente regulamento e sem prejuízo da Diretiva 2007/46/CE e do Regulamento (CE) n.º 715/2007, ser contabilizados como veículos comerciais ligeiros abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento se a massa de referência excedente se dever apenas à massa do sistema de armazenamento de energia.

2. Não é tida em conta a matrícula anterior efetuada fora da União menos de três meses antes da matrícula na União.

3. O presente regulamento não é aplicável a veículos para fins especiais na aceção do anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE.

4. O artigo 4.º, o artigo 7.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 8.º e o artigo 9.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes que, juntamente com todas as suas empresas ligadas, sejam responsáveis por menos de 1 000 automóveis novos de passageiros ou por menos de 1 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil precedente, exceto se o fabricante requerer uma derrogação nos termos do artigo 10.º e esta lhe for atribuída.

Artigo 3.º

Definições

1. Para efeitos do 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 ou todos os veículos comerciais ligeiros novos que fabrica;
- b) «Certificado de conformidade», o certificado de conformidade a que se refere o artigo 18.º da Diretiva 2007/46/CE;
- c) «Veículo completado», um veículo comercial ligeiro em que a homologação é concedida após a conclusão de um processo de homologação em várias fases, de acordo com a Diretiva 2007/46/CE;
- d) «Veículo completo», o veículo comercial ligeiro que não necessite de ser completado para cumprir os requisitos técnicos aplicáveis da Diretiva 2007/46/CE;
- e) «Veículo de base», o veículo comercial ligeiro utilizado na fase inicial de um procedimento de homologação em várias fases;
- f) «Fabricante», a pessoa ou o organismo responsável perante a autoridade de homologação por todos os aspetos do processo de homologação CE de acordo com a Diretiva 2007/46/CE e pela garantia da conformidade da produção;
- g) «Massa em ordem de marcha» ou «M», a massa do automóvel de passageiros ou do veículo comercial ligeiro, com a carroçaria em ordem de marcha, indicada no certificado de conformidade e definida no anexo I, ponto 2.6, da Diretiva 2007/46/CE;
- h) «Emissões específicas de CO₂», as emissões de CO₂ de um automóvel de passageiros ou de um veículo comercial ligeiro medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e dos seus regulamentos de execução, e identificadas como emissões mássicas de CO₂ (combinadas) no certificado de conformidade do veículo. Para os automóveis de passageiros ou os veículos comerciais ligeiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, «emissões específicas de CO₂» são as emissões de CO₂ medidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, nomeadamente através do processo de medição estabelecido no Regulamento (CE) n.º 692/2008, até 31 de dezembro de 2020, e, a partir de 1 de janeiro de 2021, no Regulamento (UE) 2017/1151, ou segundo processos aprovados pela Comissão para o cálculo das emissões de CO₂ desses veículos;
- i) «Superfície de apoio das rodas», a largura média da via multiplicada pela distância entre eixos indicada no certificado de conformidade e definida no anexo I, pontos 2.1 e 2.3, da Diretiva 2007/46/CE;
- j) «Objetivo de emissões específicas», em relação a um fabricante, o objetivo anual determinado de acordo com o anexo I ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, o objetivo de emissões específicas fixado de acordo com essa derrogação;
- k) «Objetivo para a frota da União», as emissões médias de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros ou de todos os veículos comerciais ligeiros novos a alcançar num determinado período;
- l) «Massa de ensaio» ou «TM» (*test mass*), a massa de ensaio de um automóvel de passageiros ou de um veículo comercial ligeiro indicada no certificado de conformidade e definida no anexo XXI, ponto 3.2.25, do Regulamento (UE) 2017/1151;
- m) «Veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um automóvel de passageiros ou um veículo comercial ligeiro com emissões, medidas no tubo de escape, entre zero e 50 g de CO₂/km, determinadas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151.
- n) «Carga útil», a diferença entre a massa máxima em carga tecnicamente admissível nos termos do anexo II da Diretiva 2007/46/CE e a massa do veículo.

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 detenha, direta ou indiretamente:
 - i) o poder de exercer mais de metade dos direitos de voto, ou

- ii) o poder de designar mais de metade dos membros do conselho de supervisão ou do conselho de administração ou dos órgãos que representam legalmente a empresa, ou
 - iii) o direito de gerir os negócios da empresa;
- b) As empresas que direta ou indiretamente detenham, relativamente ao fabricante, os direitos ou poderes a que se refere a alínea a);
 - c) As empresas nas quais uma das empresas referidas na alínea b) disponha, direta ou indiretamente, dos direitos ou poderes a que se refere a alínea a);
 - d) As empresas nas quais o fabricante e uma ou mais empresas referidas na alínea a), b) ou c) ou nas quais duas ou mais dessas empresas detenham conjuntamente os direitos ou poderes a que se refere a alínea a);
 - e) Empresas em que os direitos ou poderes a que se refere a alínea a) sejam detidos conjuntamente pelo fabricante ou por uma ou mais das suas empresas ligadas a que se referem as alíneas a) a d) e por um ou mais terceiros.

Artigo 4.º

Objetivos de emissões específicas

1. O fabricante assegura que as suas emissões médias específicas de CO₂ não ultrapassem os seguintes objetivos de emissões específicas:
 - a) No ano civil de 2020, o objetivo de emissões específicas determinado de acordo com o anexo I, parte A, pontos 1 e 2, no caso dos automóveis de passageiros, ou de acordo com o anexo I, parte B, pontos 1 e 2, no caso dos veículos comerciais ligeiros, ou, caso o fabricante beneficie de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação;
 - b) Em cada ano civil a partir de 2021 até 2024, os objetivos de emissões específicas determinados de acordo com o anexo I, partes A ou B, pontos 3 e 4, consoante o caso, ou, caso seja concedida ao fabricante uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação e com o anexo I, partes A ou B, ponto 5;
 - c) Em cada ano civil a partir de 2025, os objetivos de emissões específicas determinados de acordo com o anexo I, parte A ou B, ponto 6.3, ou, caso seja concedida ao fabricante uma derrogação ao abrigo do artigo 10.º, de acordo com essa derrogação.
2. Relativamente aos veículos comerciais ligeiros, caso não disponha dos dados sobre as emissões específicas de CO₂ do veículo completado, o fabricante do veículo de base deve utilizar as emissões específicas de CO₂ do veículo de base para determinar as suas emissões médias específicas de CO₂.
3. Para efeitos da determinação das emissões específicas de CO₂ de cada fabricante, devem ser tidas em conta as seguintes percentagens de automóveis novos de passageiros de cada fabricante matriculados no ano pertinente:
 - 95 % em 2020,
 - 100 % a partir de 2021 em diante.

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:

- 2 automóveis de passageiros em 2020,
- 1,67 automóveis de passageiros em 2021,
- 1,33 automóveis de passageiros em 2022,
- 1 automóvel de passageiros em 2023,

para o ano em que é matriculado durante o período compreendido entre 2020 e 2022, sujeito a um limite máximo de 7,5 g de CO₂/km nesse período para cada fabricante, calculado de acordo com o artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153.

Artigo 6.º

Agrupamentos

1. Os fabricantes que não beneficiem de uma derrogação ao abrigo do artigo 10.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 referir-se a um ou mais anos civis, desde que a sua duração total não ultrapasse cinco anos civis, e devem ser celebrados antes de 31 de dezembro do primeiro ano civil em que as emissões devam ser agrupadas ou nessa data. Os fabricantes que criem um agrupamento devem enviar à Comissão as seguintes informações:
 - a) Fabricantes que são membros do agrupamento;
 - b) Fabricante designado gestor do agrupamento, o qual será o ponto de contacto do agrupamento e o responsável pelo pagamento de eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento ao abrigo do artigo 8.º;
 - c) Prova de que o gestor do agrupamento estará em condições de cumprir as obrigações previstas na alínea b);
 - d) A categoria de veículos matriculados como M₁ ou N₁ à qual o agrupamento é aplicável.
3. A Comissão notifica os fabricantes caso o gestor do agrupamento designado não cumpra o dever de pagar eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento por força do artigo 8.º.
4. Os fabricantes membros de um agrupamento devem informar conjuntamente a Comissão de qualquer alteração do gestor do agrupamento ou da respetiva situação financeira, na medida em que tal possa afetar a sua capacidade para cumprir o dever de pagar eventuais taxas sobre emissões excedentárias impostas ao agrupamento por força do artigo 8.º, de quaisquer alterações quanto à composição do agrupamento e da dissolução do agrupamento.
5. Os fabricantes podem celebrar acordos de agrupamento desde que esses acordos cumpram o disposto nos artigos 101.º e 102.º do TFUE 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 de concorrência da União 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 exceção das informações relativas:
 - a) Às emissões médias específicas de CO₂;
 - b) Ao objetivo de emissões específicas;
 - c) Ao número total de veículos matriculados.
6. O n.º 5 não é aplicável caso todos os fabricantes membros do agrupamento sejam parte do mesmo grupo de fabricantes ligados.
7. Exceto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3 do presente artigo, os fabricantes de um agrupamento, em relação ao qual seja transmitida informação à Comissão, são considerados um único fabricante para efeitos do cumprimento das suas obrigações previstas no artigo 4.º. A informação relativa à vigilância e comunicação em relação a fabricantes individuais e quaisquer agrupamentos é registada, comunicada e disponibilizada no registo central a que se refere o artigo 7.º, n.º 4.
8. A Comissão pode especificar, por meio de atos de execução, as condições pormenorizadas aplicáveis a um acordo de agrupamento estabelecido nos termos do n.º 5 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Vigilância e comunicação das emissões médias

1. Em cada ano civil, cada Estado-Membro regista informações relativas a cada automóvel novo de passageiros e a cada veículo comercial ligeiro novo matriculado no seu território de acordo com o estabelecido nos anexos II e III, parte A, do presente regulamento. 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. Os Estados-Membros asseguram 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, os Estados-Membros determinam e comunicam à Comissão as informações enumeradas nos anexos II e III, parte A, relativamente ao ano civil precedente. Os dados são comunicados nos formatos constantes do anexo II, parte B, e do anexo III, parte C.

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 calcula provisoriamente, em relação a cada fabricante:

- a) As emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior;
- b) O objetivo de emissões específicas no ano civil anterior;
- c) A diferença entre as suas emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior e o seu objetivo 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 e de veículos comerciais ligeiros novos 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. 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.

As autoridades competentes designadas asseguram a exatidão e exaustividade dos dados transmitidos à Comissão e devem indicar um ponto de contacto, que deve estar disponível para responder rapidamente aos pedidos da Comissão para corrigir os erros e omissões nos conjuntos de dados transmitidos.

7. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de vigilância e à comunicação de dados ao abrigo dos n.ºs 1 a 6 do presente artigo e à aplicação dos anexos II e III. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º a fim de alterar os anexos II e III no que respeita aos requisitos de dados e parâmetros de dados.

9. As autoridades homologadoras devem comunicar sem demora à Comissão os desvios detetados nas emissões de CO₂ dos veículos em circulação em relação aos valores das emissões específicas de CO₂ indicados nos certificados de conformidade, em resultado das verificações efetuadas de acordo com o artigo 13.º.

A Comissão deve ter esses desvios em conta no cálculo das emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante.

A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos para comunicar esses desvios e para os ter em conta no cálculo das emissões médias específicas de CO₂. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

10. A Comissão deve, o mais tardar até 2023, avaliar a possibilidade de desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado da União. A Comissão transmite ao Parlamento Europeu e ao Conselho a referida avaliação, incluindo, se for caso disso, propostas de medidas de acompanhamento, como, por exemplo, propostas legislativas.

11. Os Estados-Membros devem também recolher e comunicar dados, nos termos do presente artigo sobre a matrícula de veículos das categorias M₂ e N₂, na aceção do anexo II da Diretiva 2007/46/CE, cuja massa de referência não exceda 2 610 kg e de veículos aos quais seja alargada a homologação nos termos do artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Artigo 8.º

Taxa sobre as emissões excedentárias

1. No que respeita a cada ano civil, a Comissão deve impor uma taxa sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou, se for caso disso, ao gestor do agrupamento, caso as suas emissões médias específicas de CO₂ sejam superiores ao seu objetivo de emissões específicas.

2. A taxa sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1 deve ser calculada com base nas seguintes fórmulas:

(Emissões excedentárias × 95 EUR) × número de veículos matriculados pela primeira vez.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por:

— «emissões excedentárias», o número positivo de gramas por quilómetro das emissões médias específicas de CO₂ do fabricante que, tendo em conta as reduções das emissões de CO₂ decorrentes de tecnologias inovadoras aprovadas nos termos do artigo 11.º, ultrapassa o seu objetivo de emissões específicas no ano civil ou parte do ano civil a que a obrigação decorrente do artigo 4.º é aplicável, arredondado à terceira casa decimal mais próxima, e por

— «número de veículos matriculados pela primeira vez», o número de automóveis novos de passageiros ou de veículos comerciais ligeiros novos, contabilizados separadamente, de que é fabricante e que foram matriculados nesse período de acordo com os critérios de introdução progressiva estabelecidos no artigo 4.º, n.º 3.

3. A Comissão determina, por meio de atos de execução, os meios para cobrar taxas sobre as emissões excedentárias impostas por força do n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

4. Os montantes correspondentes à taxa sobre as emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União.

Artigo 9.º

Publicação do desempenho dos fabricantes

1. Até 31 de outubro de cada ano, a Comissão deve publicar, por meio de atos de execução, uma lista indicando:

- a) Para cada fabricante, o seu objetivo de emissões específicas para o ano civil anterior;
- b) Para cada fabricante, as suas emissões médias específicas de CO₂ no ano civil anterior;
- c) A diferença entre as emissões médias específicas de CO₂ do fabricante no ano civil anterior e o seu objetivo de emissões específicas para o mesmo ano;
- d) As emissões médias específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros e de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior;
- e) A massa média em ordem de marcha de todos os automóveis novos de passageiros e de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior, até 31 de dezembro de 2020;
- f) O valor médio da massa de ensaio de todos os automóveis novos de passageiros e de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União no ano civil anterior.

2. A lista publicada ao abrigo do n.º 1 do presente artigo deve igualmente indicar se o fabricante cumpriu ou não os requisitos estabelecidos no artigo 4.º no que diz respeito ao ano civil anterior.

3. No caso da publicação a efetuar até 31 de outubro de 2022, a lista a que se refere o n.º 1 do presente artigo deve também indicar o seguinte:

- a) Os objetivos para a frota da União para 2025 e para 2030, a que se refere o artigo 1.º, n.os 4 e 5, respetivamente, calculados pela Comissão nos termos do anexo I, partes A e B, pontos 6.1.1 e 6.1.2;
- b) Os valores de a_{2021} , a_{2025} e a_{2030} calculados pela Comissão nos termos do anexo I, partes A e B, ponto 6.2.

Artigo 10.º

Derrogações para determinados fabricantes

1. Pode requerer uma derrogação ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I o fabricante de menos de 10 000 automóveis novos de passageiros ou de menos de 22 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União por ano civil e que:

- a) Não esteja integrado num grupo de fabricantes ligados; ou
- b) Esteja integrado num grupo de fabricantes ligados que seja responsável, no total, pela matrícula na União de menos de 10 000 automóveis novos de passageiros ou de menos de 22 000 veículos comerciais ligeiros novos por ano civil; ou
- c) Esteja integrado num grupo de fabricantes ligados, mas tenha instalações próprias de produção e de conceção.

2. A derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 pode ser concedida por um período máximo, renovável, de cinco anos civis. Os pedidos devem ser apresentados à Comissão e incluir:

- a) Nome do fabricante e respetiva 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 ou veículos comerciais ligeiros que fabrica, incluindo a massa de ensaio e as emissões específicas de CO₂ desses automóveis de passageiros ou veículos comerciais ligeiros; e
- d) Um objetivo 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 que tenha em conta as características do mercado para o tipo de automóvel de passageiros ou veículo comercial ligeiro fabricado.

3. Caso considere que o fabricante é elegível para uma derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 e que o objetivo de emissões 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 de passageiros ou veículo comercial ligeiro fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação.

O requerimento deve ser apresentado até 31 de outubro do primeiro ano a que se aplique a derrogação.

4. Podem requerer derrogações ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I, parte A, pontos 1 a 4 e ponto 6.3, 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 União.

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 refere o n.º 2, alíneas a) e c), incluindo, se for esse o caso, informações sobre eventuais empresas ligadas;
- b) Relativamente aos pedidos referentes ao anexo I, parte A, pontos 1 a 4, um objetivo que corresponda a uma redução de 45 % em relação às emissões específicas médias de CO₂ em 2007 ou, caso seja apresentado um pedido único para várias empresas ligadas, uma redução de 45 % em relação à média das emissões médias específicas de CO₂ dessas empresas em 2007;
- c) Relativamente aos pedidos referentes ao anexo I, parte A, ponto 6.3, do presente regulamento, um objetivo aplicável nos anos civis de 2025 a 2028 que corresponda à redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea a), do presente regulamento em relação ao objetivo calculado nos termos da alínea b) do presente número, tendo em conta as emissões de CO₂ medidas nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151;

Caso não existam informações sobre as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante para o ano de 2007, a Comissão fixa um objetivo 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 objetivo deve ser utilizado pelo requerente para efeitos da alínea b) do segundo parágrafo.

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 afete ou possa afetar 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 objetivo de emissões específicas, a Comissão impõe-lhe uma taxa sobre as emissões excedentárias nos termos do artigo 8.º.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que estabeleçam regras destinadas a complementar os n.ºs 1 a 7 do presente artigo, no que respeita à interpretação dos critérios de elegibilidade para as derrogações, ao teor dos pedidos e ao teor e à avaliação dos programas de redução das emissões específicas de CO₂.

A Comissão fica igualmente habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º a fim de alterar a parte A do anexo I para determinar as fórmulas de cálculo dos objetivos da derrogação a que se refere o n.º 4, segundo parágrafo, alínea c), do presente artigo.

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 imposição de taxas sobre as 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 ⁽¹⁹⁾.

Artigo 11.º

EcoInovação

1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO₂ obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras ou da combinação de tecnologias inovadoras («pacotes tecnológicos inovadores»).

Essas tecnologias só devem ser tomadas em consideração se a metodologia adotada para as avaliar for capaz de produzir resultados verificáveis, repetíveis e comparáveis.

A contribuição total dessas tecnologias para reduzir as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante não podem ultrapassar 7 g de CO₂/km.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que alterem o presente regulamento através do ajustamento do limite máximo referido no terceiro parágrafo do presente número, com efeitos a partir de 2025, a fim de ter em conta a evolução tecnológica, garantindo simultaneamente uma proporção equilibrada do nível desse limite máximo em relação às emissões específicas médias de CO₂ dos fabricantes.

2. A Comissão deve adotar, por meio de atos de execução, as disposições pormenorizadas relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras ou dos pacotes tecnológicos inovadores a que se refere o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2. 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;
- d) As tecnologias inovadoras não podem:
 - i) estar abrangidas 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, n.º 3, ou
 - ii) ser obrigatórias por força de outras disposições de direito da União.

A partir de 1 de janeiro de 2025, o critério referido na alínea d), subalínea i) do primeiro parágrafo, não se aplica à melhoria da eficiência de sistemas de ar condicionado.

⁽¹⁹⁾ 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 (JO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

3. O fornecedor ou fabricante que requeira a aprovação de uma dada medida como tecnologia inovadora ou pacote tecnológico inovador deve apresentar à Comissão uma exposição contendo um relatório de verificação elaborado por uma entidade independente e certificada. No caso de uma possível interação da medida com outra tecnologia inovadora ou pacote tecnológico inovador já aprovados, esse relatório deve mencionar essa interação e o relatório de verificação deve avaliar em que medida essa interação altera a redução alcançada por cada medida.
4. A Comissão deve certificar a redução obtida com base nos critérios estabelecidos no n.º 2.

Artigo 12.º

Emissões de CO₂ e consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização

1. A Comissão deve acompanhar e avaliar a representatividade das condições reais de utilização em relação aos valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível ou de energia determinados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007.

Além disso, a Comissão deve recolher regularmente dados sobre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, utilizando dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia, a começar com os automóveis novos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021.

A Comissão deve também assegurar que o público seja informado do modo como a representatividade das condições reais de utilização evolui ao longo do tempo.

2. Para o efeito referido no n.º 1, a partir de 1 de janeiro de 2021, a Comissão deve garantir que os parâmetros a seguir indicados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível ou de energia em condições reais de utilização de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros lhe sejam colocados periodicamente à disposição pelos fabricantes, pelas autoridades nacionais ou através de uma transferência direta de dados dos veículos, consoante o caso:

- a) Número de identificação do veículo;
- b) Combustível e/ou energia elétrica consumidos;
- c) Distância total percorrida;
- d) Para veículos híbridos elétricos carregáveis do exterior, o combustível e energia elétrica consumidos e a distância percorrida distribuída de acordo com os diferentes modos de condução;
- e) Outros parâmetros necessários para assegurar o cumprimento das obrigações estabelecidas no n.º 1.

A Comissão trata os dados recebidos ao abrigo do primeiro parágrafo a fim de criar conjuntos de dados anónimos e agregados, incluindo por fabricante, para efeitos do n.º 1. Os números de identificação do veículo são utilizados unicamente para efeitos de tratamento desses dados e não são conservados durante mais tempo do que o necessário para o efeito.

3. A fim de impedir o aumento da disparidade das emissões em condições reais de utilização, a Comissão deve avaliar, até 1 de junho de 2023, o modo como os dados relativos ao consumo de combustível e de energia podem ser utilizados para garantir que os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível ou de energia dos veículos determinados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 permaneçam representativos das emissões em condições reais de utilização ao longo do tempo para cada fabricante.

A Comissão deve monitorizar e informar anualmente sobre a evolução da disparidade a que se refere o primeiro parágrafo durante o período de 2021 a 2026 e, com o objetivo de impedir o seu aumento, deve avaliar, em 2027, a viabilidade de um mecanismo destinado a ajustar as emissões específicas médias de CO₂ do fabricante a partir de 2030 e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa para pôr em prática esse mecanismo.

4. A Comissão adota, por meio de atos de execução, o procedimento pormenorizado de recolha e tratamento dos dados a que se refere o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

Artigo 13.º

Verificação das emissões de CO₂ dos veículos em circulação

1. Os fabricantes devem garantir que os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível registados nos certificados de conformidade correspondem às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos em circulação, determinados nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151.

2. Após a entrada em vigor dos procedimentos a que se refere o n.º 4, primeiro parágrafo, as entidades homologadoras devem verificar se, para as famílias de veículos por cuja homologação são responsáveis, com base em amostras adequadas e representativas dos veículos, os valores das emissões de CO₂ e do consumo de combustível registados nos certificados de conformidade correspondem às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos em circulação, determinados nos termos do Regulamento (UE) 2017/1151, tendo em conta, nomeadamente, os dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia.

As entidades homologadoras devem igualmente verificar a presença de quaisquer estratégias a bordo ou relacionadas com os veículos incluídos na amostra que melhorem artificialmente o desempenho do veículo nos ensaios realizados para efeitos de homologação, utilizando, nomeadamente, os dados provenientes dos dispositivos a bordo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia.

3. Caso seja detetada, em resultado das verificações efetuadas nos termos do n.º 2, uma falta de correspondência entre os valores das emissões de CO₂ e de consumo de combustível ou a presença de estratégias que melhorem artificialmente o desempenho de um veículo, a entidade homologadora competente deve, além de tomar as medidas necessárias estabelecidas no capítulo XI do Regulamento (UE) 2018/858, assegurar que os certificados de conformidade sejam corrigidos.

4. A Comissão determina, por meio de atos de execução, os procedimentos de execução das verificações a que se refere o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2.

A Comissão fica habilitada a, antes da adoção dos atos de execução a que se refere o primeiro parágrafo do presente número, adotar um ato delegado nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo os princípios orientadores e os critérios para a definição dos procedimentos a que se refere o primeiro parágrafo do presente número.

Artigo 14.º

Adaptação dos valores de M_0 e TM_0

1. Os valores M_0 e TM_0 a que se refere o anexo I, partes A e B, devem ser adaptados do seguinte modo:
 - a) Até 31 de outubro de 2020, o valor M_0 que consta do anexo I, parte A, ponto 4, deve ser adaptado à massa média em ordem de marcha de todos os automóveis novos de passageiros matriculados em 2017, 2018 e 2019. Esse novo valor de M_0 é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2022 e até 31 de dezembro de 2024;
 - b) Até 31 de outubro de 2022, o valor M_0 que consta do anexo I, parte B, ponto 4, deve ser adaptado à massa média em ordem de marcha de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em, 2019, 2020 e 2021. Esse novo valor de M_0 é aplicável em 2024;
 - c) Até 31 de outubro de 2022, o valor TM_0 indicativo para 2025 deve ser determinado como o valor médio da massa de ensaio de todos os automóveis novos de passageiros ou de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021;
 - d) Até 31 de outubro de 2024, e subsequentemente de dois em dois anos, o valor TM_0 referido no anexo I, partes A e B, ponto 6.2, deve ser adaptado ao valor médio da massa de ensaio de todos os automóveis novos de passageiros e de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados nos dois anos civis anteriores, com início em 2022 e 2023. Os novos valores TM_0 são aplicáveis a partir de 1 de janeiro do ano civil seguinte à data da adaptação.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo as medidas a que se refere o n.º 1 do presente artigo.

Artigo 15.º

Avaliação e relatório

1. Em 2023, a Comissão deve avaliar exaustivamente a eficácia do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.
2. No relatório mencionado no n.º 1, a Comissão deve analisar, nomeadamente, se os valores de emissão de CO₂ e de consumo de combustível e de energia determinados ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007 são representativos das condições reais de utilização; a difusão no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, em especial no que diz respeito aos veículos comerciais ligeiros; a criação de infraestruturas de carregamento e

de abastecimento comunicadas nos termos da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁰⁾, incluindo o seu financiamento; o potencial contributo da utilização de combustíveis sintéticos, e de combustíveis alternativos avançados produzidos a partir de energias renováveis, para a redução das emissões; a redução das emissões de CO₂ efetivamente observada a nível da frota existente; o funcionamento do mecanismo de incentivo para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões; os efeitos potenciais da medida transitória prevista no anexo I, parte A, ponto 6.3; o impacto do presente regulamento nos consumidores, em particular nos consumidores com rendimentos médios e baixos; bem como os aspetos que visam facilitar ainda mais uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade limpa, competitiva e a preços comportáveis na União.

No referido relatório, a Comissão deve identificar também um percurso claro para mais reduções de emissões de CO₂ para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros após 2030, a fim de contribuir significativamente para alcançar a meta a longo prazo do Acordo de Paris.

3. O relatório a que se refere o n.º 2 é acompanhado, se necessário, de uma proposta de alteração do presente regulamento, incluindo a possível revisão dos objetivos para a frota da União em 2030 à luz dos elementos enumerados no n.º 2 e a introdução de objetivos vinculativos de redução das emissões para 2035 e a partir de 2040 para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, a fim de assegurar a transformação atempada do setor dos transportes no sentido de alcançar emissões de nível líquido nulo, de acordo com os objetivos do Acordo de Paris.

4. No âmbito da avaliação a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a Comissão deve avaliar a viabilidade de desenvolver procedimentos de ensaio das emissões reais utilizando sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS). A Comissão deve ter em conta esta avaliação, assim como as efetuadas por força do artigo 12.º do presente regulamento e pode, quando necessário, rever os procedimentos de medição das emissões de CO₂ previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a refletir adequadamente as emissões reais de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

5. No âmbito da avaliação a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a Comissão deve avaliar a possibilidade de afetar as receitas provenientes das taxa sobre as emissões excedentárias a um fundo específico ou a um programa pertinente, com o objetivo de garantir uma transição justa para uma economia neutra em termos de clima, conforme referido no artigo 4.1 do Acordo de Paris, em especial para apoiar a requalificação, a melhoria das competências, a formação de outras competências e a reafetação de trabalhadores do setor automóvel em todos os Estados-Membros afetados, em especial nas regiões e comunidades mais afetadas pela transição. Se for caso disso, a Comissão apresenta uma proposta legislativa para esse efeito até 2027.

6. Até 31 de dezembro de 2020, a Comissão deve rever a Diretiva 1999/94/CE, tendo em conta a necessidade de fornecer aos consumidores informações exatas, consistentes e comparáveis sobre o consumo de combustível, as emissões de CO₂ e as emissões de poluentes atmosféricos dos automóveis novos de passageiros colocados no mercado, e avaliar as opções para a introdução de uma etiqueta relativa à economia de combustível e às emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos. Se for caso disso, a revisão deve ser acompanhada de uma proposta legislativa.

7. A Comissão, por meio de atos de execução, determina os parâmetros de correlação necessários para refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO₂ a que se referem os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 692/2008 e, se aplicável, o Regulamento (UE) 2017/1151. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 16.º, n.º 2, do presente regulamento.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 17.º, a fim de alterar o presente regulamento, através da adaptação das fórmulas constantes do anexo I, utilizando a metodologia adotada nos termos do n.º 7 do presente artigo, assegurando ao mesmo tempo que, no âmbito dos antigos e novos procedimentos de ensaio, os requisitos de redução são de rigor comparável para os fabricantes e veículos de utilidade diferente.

Artigo 16.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité das Alterações Climáticas a que se refere o artigo 44.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²¹⁾. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

⁽²⁰⁾ Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

⁽²¹⁾ Regulamento (UE) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativo à Governação da União da Energia e da Ação Climática, que altera os Regulamentos (CE) n.º 663/2009 e (CE) n.º 715/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, as Diretivas 2009/119/CE e (UE) 2015/652 do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 525/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Na falta de parecer do comité, 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.

Artigo 17.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 7.º, n.º 8, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 8, é conferido à Comissão por um prazo de seis anos a contar de 15 de maio de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de seis anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 7.º, n.º 8, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 8, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificada. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 8, do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, do artigo 14.º, n.º 2, e do artigo 15.º, n.º 8, só podem entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desses atos ao Parlamento Europeu ou ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 18.º

Revogação

Os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 são revogados, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.

As remissões para os regulamentos revogados devem entender-se como remissões para o presente regulamento e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo V.

Artigo 19.º

Entrada em vigor

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2020.

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

Feito em Estrasburgo, em 17 de abril de 2019.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

O Presidente

G. CIAMBA

ANEXO I

PARTE A.

OBJETIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS PARA AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS

1. No ano civil de 2020 as emissões específicas de CO₂ de cada automóvel novo de passageiros, para efeitos dos cálculos previstos no presente ponto e no ponto 2, são determinadas com base na seguinte fórmula:

$$\text{Emissões específicas de CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

Em que:

M = massa do veículo em ordem de marcha, em quilogramas (kg)

M_0 = 1 379,88

a = 0,0333

2. O objetivo de emissões específicas de um fabricante em 2020 é calculado como a média das emissões específicas de CO₂, determinadas nos termos do ponto 1, de cada automóvel novo de passageiros matriculado nesse ano civil de que seja o fabricante.
3. O objetivo de emissões específicas de referência de um fabricante em 2021 é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ é o valor das emissões médias específicas de CO₂ em 2020, determinado nos termos do anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151 e calculado nos termos do artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão, do presente regulamento, sem incluir as reduções de CO₂ resultantes da aplicação dos artigos 5.º e 11.º do presente regulamento;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ é o valor das emissões médias específicas de CO₂ em 2020, determinado nos termos do Regulamento (UE) 2017/1153 e calculado nos termos do artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão, do presente regulamento, sem incluir as reduções de CO₂ resultantes da aplicação dos artigos 5.º e 11.º do presente regulamento;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}$ é o objetivo de emissões específicas para 2020, calculado de acordo com os pontos 1 e 2.

4. Para os anos civis de 2021 a 2024, o objetivo de emissões específicas de um fabricante é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas} = \text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}}$ é o objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP para 2021, calculado de acordo com o ponto 3;

a é 0,0333;

M_0 é a média da massa em ordem de marcha (M) dos automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados no ano-alvo relevante, em quilogramas (kg);

M_0 é 1 379,88 em 2021 e encontra-se definido no artigo 14.º, n.º 1, alínea a), para os anos 2022, 2023 e 2024;

$M_{0,2020}$ é a média da massa em ordem de marcha (M) dos automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados em 2020, em quilogramas (kg);

$M_{0,2020}$ é 1 379,88.

5. No caso dos fabricantes aos quais tenha sido concedida derrogação de um objetivo de emissões específicas baseado no NEDC para 2021, o objetivo derrogado baseado no WLTP é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo derrogado}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ se encontra definido no ponto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ se encontra definido no ponto 3;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo2021}}$ é o objetivo de derrogação para 2021 concedido pela Comissão ao abrigo do artigo 10.º.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, os objetivos fixados para a frota da União e os objetivos de emissões específicas de um fabricante devem ser calculados do seguinte modo:

6.0. Objetivo para a frota da União₂₀₂₁

O objetivo para a frota da União₂₀₂₁ é a média, ponderada pelo número de automóveis novos de passageiros matriculados em 2021, dos valores de referência₂₀₂₁ determinados para cada fabricante aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, nos termos do ponto 4.

O valor de referência₂₀₂₁ é determinado, para cada fabricante, do seguinte modo:

$$\text{valor de referência}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{medido}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo para a frota 2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{e2021} - M_{0,2021})$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{medido}}$ é a média, para cada fabricante, das emissões de CO₂ medidas combinadas de cada automóvel novo de passageiros matriculado em 2020, tal como determinado e comunicado nos termos do artigo 7.º-A do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo para a frota 2020}}$ é 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ se encontra definido no ponto 3;

M_{e2021} é a média da massa em ordem de marcha (M) dos automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados em 2021, em quilogramas (kg);

$M_{0,2021}$ é a média da massa em ordem de marcha, em quilogramas (kg), de todos os automóveis novos de passageiros matriculados em 2021 dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, nos termos do ponto 4;

a se encontra definido no ponto 4.

6.1. Objetivos para a frota da União para 2025 e 2030

6.1.1. Objetivos para a frota da União para o período entre 2025 e 2029

$$\text{Objetivo para a frota da União}_{2025} = \text{objetivo para a frota da União}_{2021} \cdot (1 - \text{fator de redução}_{2025})$$

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ é definido no ponto 6.0;

Fator de redução₂₀₂₅ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea a);

6.1.2. Objetivo para a frota da União para 2030 e anos seguintes

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ = objetivo para a frota da União₂₀₂₁ · (1 – fator de redução₂₀₃₀)

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ se encontra definido no ponto 6.0;

Fator de redução₂₀₃₀ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 5, alínea a).

6.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 e anos seguintes

6.2.1. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₅ é determinado de acordo com o ponto 6.1.1;

a₂₀₂₅ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2025}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$

Em que:

a₂₀₂₁ é o gradiente da melhor reta resultante da aplicação do método linear dos mínimos quadrados à massa de ensaio (variável independente) e as emissões específicas de CO₂ (variável dependente) de cada automóvel novo de passageiros registado em 2021;

Emissões médias₂₀₂₁ é a média das emissões específicas de CO₂ de todos os automóveis novos de passageiros matriculados em 2021, dos fabricantes para os quais é calculado um objetivo de emissões específicas de acordo com o ponto 4;

TM é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas (kg), de todos os automóveis novos de passageiros do fabricante matriculados no ano civil em causa;

TM₀ é o valor determinado em quilogramas (kg) de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d).

6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

a₂₀₃₀ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$

Em que:

a₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1;

Emissões médias₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1;

TM é o estabelecido no ponto 6.2.1;

TM₀ é o estabelecido no ponto 6.2.1).

6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência fator ZLEV

Em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de CO₂ de referência determinado nos termos do ponto 6.2.1, para o período de 2025 a 2029, e do ponto 6.2.2, para 2030 e anos seguintes;

Fator ZLEV é $(1 + y - x)$, a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso

Em que:

y é a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis novos de passageiros do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como ZLEV_{específico} de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de automóveis novos de passageiros matriculados no ano civil em causa:

$$\text{ZLEV}_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Para automóveis novos de passageiros matriculados em Estados-Membros com uma frota em que a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões seja inferior a 60 % da média da União no ano de 2017 ⁽¹⁾ e com menos de 1 000 veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados em 2017, o ZLEV_{específico} deve, até 2030 inclusive, ser calculado de acordo com a fórmula seguinte:

$$\text{ZLEV}_{\text{específico}} = \left(1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Caso a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis novos de passageiros de um Estado-Membro matriculados num ano entre 2025 e 2030 seja superior a 5 %, esse Estado-Membro não é elegível para a aplicação do multiplicador de 1,85 nos anos seguintes;

x é 15 % nos anos de 2025 a 2029 e 35 % a partir de 2030.

PARTE B.

OBJETIVOS DE EMISSÕES ESPECÍFICAS PARA VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIOS

1. Para o ano civil de 2020 as emissões específicas de CO₂ de cada veículo comercial ligeiro novo são, para efeitos dos cálculos previstos no presente ponto e no ponto 2, determinadas com base na seguinte fórmula:

$$\text{Emissões específicas de CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

Em que:

M = Massa do veículo em ordem de marcha, em quilogramas (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. O objetivo de emissões específicas de um fabricante em 2020 é calculado como a média das emissões específicas de CO₂ estabelecida nos termos do ponto 1 de cada veículo comercial ligeiro novo matriculado nesse ano civil de que aquele seja o fabricante.

⁽¹⁾ A quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota de automóveis novos de passageiros de um Estado-Membro em 2017 é calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados em 2017 pelo número total de automóveis novos de passageiros matriculados no mesmo ano.

3. O objetivo de emissões específicas de referência de um fabricante em 2021 é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ é o valor das emissões médias específicas de CO_2 em 2020, determinado nos termos do anexo XXI do Regulamento (UE) 2017/1151, sem incluir as reduções de CO_2 resultantes da aplicação do artigo 11.º do presente regulamento;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ é o valor das emissões médias específicas de CO_2 em 2020, determinado nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152, sem incluir as reduções de CO_2 resultantes da aplicação do artigo 11.º do presente regulamento;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo2020}}$ é o objetivo de emissões específicas para 2020, calculado de acordo com os pontos 1 e 2.

4. Para os anos civis de 2021 a 2024, o objetivo de emissões específicas de um fabricante é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo de emissões específicas} = \text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{objetivo de referência}}$ é o objetivo de emissões específicas de referência pelo WLTP para 2021, calculado de acordo com o ponto 3;

a é 0,096;

M_{\emptyset} é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados no ano-alvo, em quilogramas (kg);

M_0 é 1 766,4 em 2020 e, para os anos 2021, 2022 e 2023, o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 5 do Regulamento (UE) n.º 510/2011, e, para 2024, o valor adotado nos termos do artigo 14.º, n.º 1, alínea b), do presente regulamento;

$M_{\emptyset 2020}$ é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados em 2020, em quilogramas (kg);

$M_{0,2020}$ é 1 766,4.

5. No caso dos fabricantes aos quais tenha sido concedida derrogação de um objetivo de emissões específicas baseado no NEDC para 2021, o objetivo derrogado baseado no WLTP é calculado do seguinte modo:

$$\text{Objetivo derrogado}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo2021}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ se encontra definido no ponto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ se encontra definido no ponto 3;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo2021}}$ é o objetivo de derrogação para 2021 concedido pela Comissão ao abrigo do artigo 10.º.

6. A partir de 1 de janeiro de 2025, os objetivos fixados para a frota da União e os objetivos de emissões específicas de um fabricante devem ser calculados do seguinte modo:

6.0. Objetivo para a frota da União₂₀₂₁

O objetivo para a frota da União₂₀₂₁ é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021, dos valores de referência₂₀₂₁ determinados para cada fabricante aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, nos termos do ponto 4.

O valor de referência₂₀₂₁ é determinado, para cada fabricante, do seguinte modo:

$$\text{valor de referência}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{medido}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{objetivo para a frota 2020}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{o}2021} - M_{\text{o},2021})$$

Em que:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{medido}}$ é a média, para cada fabricante, das emissões de CO₂ medidas combinadas de cada veículo comercial ligeiro matriculado em 2020, tal como determinado e comunicado nos termos do artigo 7.º-A do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{\text{objetivo para a frota 2020}}$ é 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ se encontra definido no ponto 3;

$M_{\text{o}2021}$ é a média da massa em ordem de marcha (M) dos veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021, em quilogramas (kg);

$M_{\text{o},2021}$ é a média da massa em ordem de marcha, em quilogramas (kg), de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021 dos fabricantes aos quais se aplica um objetivo de emissões específicas, de acordo com o ponto 4;

a se encontra definido no ponto 4;

6.1. Objetivos para a frota da União para 2025 e 2030

6.1.1. Objetivos para a frota da União para 2025 a 2029

$$\text{Objetivo para a frota da União}_{2025} = \text{objetivo para a frota da União}_{2021} \cdot (1 - \text{fator de redução}_{2025})$$

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ se encontra definido no ponto 6.0;

Fator de redução₂₀₂₅ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 4, alínea b).

6.1.2. Objetivo para a frota da União para 2030 e anos seguintes

$$\text{Objetivo para a frota da União}_{2030} = \text{objetivo para a frota da União}_{2021} \cdot (1 - \text{fator de redução}_{2030})$$

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ se encontra definido no ponto 6.0;

Fator de redução₂₀₃₀ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 5, alínea b);

6.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 e anos seguintes

6.2.1. Objetivos de emissões específicas de referência para 2025 a 2029

$$\text{Objetivo de emissões específicas de referência} = \text{objetivo para a frota da União}_{2025} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$$

Em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₅ é determinado de acordo com o ponto 6.1.1;

α é a_{2025} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM_0 , determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d), e a_{2021} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM_0 , determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d);

Em que:

a_{2025}	é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2025}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$
a_{2021}	é o gradiente da melhor reta resultante da aplicação do método linear dos mínimos quadrados à massa de ensaio (variável independente) e às emissões específicas de CO ₂ (variável dependente) de cada veículo ligeiro comercial novo da frota da União matriculado em 2021;
Emissões médias ₂₀₂₁	é a média das emissões específicas de CO ₂ de todos os veículos comerciais ligeiros novos matriculados em 2021, dos fabricantes para os quais é calculado um objetivo de emissões específicas de acordo com o ponto 4;
TM	é o valor médio da massa de ensaio, em quilogramas (kg), dos veículos comerciais ligeiros novos do fabricante matriculados no ano civil em causa;
TM ₀	é o valor em quilogramas (kg) determinado de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d).

6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Em que:

Objetivo para a frota da União ₂₀₃₀	é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;
α	é a_{2030} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM ₀ , determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d), e a_{2021} , quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM ₀ , determinada de acordo com o artigo 14.º, n.º 1, alínea d),

Em que:

a_{2030}	é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$
a_{2021}	é o estabelecido no ponto 6.2.1;
Emissões médias ₂₀₂₁	é o estabelecido no ponto 6.2.1;
TM	é o estabelecido no ponto 6.2.1;
TM ₀	é o estabelecido no ponto 6.2.1.

6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

6.3.1. Objetivos de emissões específicas para 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência – ($\phi_{\text{objetivos}}$ – objetivo para a frota da União₂₀₂₅)) · fator ZLEV

Em que:

Objetivo de emissões específicas de referência	é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.1;
$\phi_{\text{objetivos}}$	é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados nos termos do ponto 6.2.1;
Fator ZLEV	é $(1 + y - x)$, a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso

Em que:

y é a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros novos do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como $ZLEV_{\text{específico}}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2}{50} \right)$$

x é 15 %.

6.3.2. Objetivos de emissões específicas para 2030 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência - ($\varnothing_{\text{objetivos}}$ - objetivo para a frota da União₂₀₃₀)) · fator ZLEV

Em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.2;

$\varnothing_{\text{objetivos}}$ é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados nos termos do ponto 6.2.2;

Fator ZLEV é $(1 + y - x)$, a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso

Em que:

y é a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros novos do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como $ZLEV_{\text{específico}}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{emissões específicas de CO}_2}{50} \right)$$

x é 30 %.

ANEXO II

VIGILÂNCIA E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES DE AUTOMÓVEIS NOVOS DE PASSAGEIROS

PARTE A

Recolha de dados sobre automóveis novos de passageiros e determinação da informação de vigilância das emissões de CO₂

1. Dados pormenorizados a compilar anualmente por cada Estado-Membro relativamente a cada automóvel novo de passageiros matriculado como veículo M₁ no seu território:
 - a) Fabricante;
 - b) Número de homologação e respetivas extensões;
 - c) Modelo, variante e versão (conforme o caso);
 - d) Marca e designação comercial;
 - e) Categoria do veículo homologado;
 - f) Número de novas matrículas;
 - g) Massa em ordem de marcha;
 - h) Emissões específicas de CO₂ (NEDC e WLTP);
 - 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 por meio desta(s) tecnologia(s) (NEDC e WLTP);
 - n) Potência útil máxima;
 - o) Número de identificação do veículo;
 - p) Massa de ensaio WLTP;
 - q) Fatores de desvio e verificação referidos no anexo I, ponto 3.2.8, do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153;
 - r) Categoria do veículo matriculado;
 - s) Número de identificação da família de veículos;
 - t) Autonomia elétrica, se aplicável.

Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, nos termos do artigo 7.º, todos os dados enumerados no presente ponto, segundo o modelo estabelecido na parte B, secção 2.

2. Os dados pormenorizados referidos no ponto 1 devem provir do certificado de conformidade do automóvel de passageiros em causa. No caso dos veículos com alimentação dupla (gasolina e gás) em cujos certificados de conformidade figurem os valores de 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) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros objeto da homologação CE;
 - b) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros homologados individualmente;
 - c) O número de novas matrículas de automóveis novos de passageiros objeto da homologação nacional de pequenas séries.

PARTE B**Modelos para transmissão dos dados**

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

SECÇÃO 1

DADOS DE VIGILÂNCIA AGREGADOS

Estado-Membro ⁽¹⁾	
Ano	
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 objeto da homologação nacional de pequenas séries	

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

SECÇÃO 2

DADOS DE VIGILÂNCIA PORMENORIZADOS – REGISTO DE UM VEÍCULO

Referência da parte A, ponto 1	Dados pormenorizados por veículo matriculado
a)	Nome do fabricante – Denominação normalizada na UE
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem)
	Nome do fabricante no registo do Estado-Membro ⁽¹⁾
b)	Número de homologação e respetivas extensões
c)	Modelo
	Variante
	Versão
d)	Marca e designação comercial
e)	Categoria do veículo homologado
f)	Número de novas matrículas
g)	Massa em ordem de marcha
h)	Emissões específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC até 31 de dezembro de 2020, exceto para os veículos abrangidos pelo artigo 5.º, caso em que o valor NEDC deve ser determinado até 31 de dezembro de 2022, nos termos do artigo 5.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/1153
	Emissões específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP

Referência da parte A, ponto 1	Dados pormenorizados por veículo matriculado
i)	Distância entre eixos
	Largura de via do eixo direcional (eixo 1)
	Largura de via do outro eixo (eixo 2)
j)	Tipo de combustível
	Modo do combustível
k)	Cilindrada (cm ³)
l)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
m)	Código das ecoinovações
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – NEDC até 31 de dezembro de 2020, inclusive
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – WLTP
n)	Potência útil máxima
o)	Número de identificação do veículo
p)	Massa de ensaio WLTP
q)	Fator de desvio, De (se disponível)
	Fator de verificação (se disponível)
r)	Categoria de veículo matriculado
s)	Número de identificação da família de veículos
t)	Autonomia elétrica, se disponível

Notas:

- (¹) No caso de homologação nacional de pequenas séries (NSS) ou de homologação individual (IVA), deve ser indicado o nome do fabricante na coluna «Nome do fabricante no registo do Estado-Membro», ao passo que, na coluna «Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE», deve ser inscrita a menção «AA-NSS» ou «AA-IVA», consoante o caso.

ANEXO III

VIGILÂNCIA E COMUNICAÇÃO DAS EMISSÕES VEÍCULOS COMERCIAIS LIGEIROS NOVOS**A. Recolha de dados sobre veículos comerciais ligeiros novos e determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO₂****1. Dados pormenorizados****1.1. Veículos completos registados na categoria N₁**

No caso de veículos completos detentores de homologação CE e registados na categoria N₁, os Estados-Membros devem, em relação a cada ano civil, registar os seguintes dados pormenorizados para cada veículo comercial ligeiro novo aquando da primeira matrícula no seu território:

- a) Fabricante;
- b) Número de homologação e respetivas extensões;
- c) Modelo, variante e versão;
- d) Marca;
- e) Categoria do veículo homologado;
- f) Categoria do veículo matriculado;
- g) Emissões específicas de CO₂ (NEDC e WLTP);
- h) Massa em ordem de marcha;
- i) Massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- j) Superfície de apoio das rodas: distância entre eixos, largura de via do eixo direcional e largura de via do outro eixo;
- k) Tipo de combustível e modo do combustível;
- l) Cilindrada;
- m) Consumo de energia elétrica;
- n) Código da tecnologia inovadora ou grupo de tecnologias inovadoras e redução das emissões de CO₂ por meio dessas tecnologias (NEDC e WLTP);
- o) Número de identificação do veículo;
- p) Massa de ensaio WLTP;
- q) Fatores de desvio e verificação referidos no ponto 3.2.8 do anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2017/1152;
- r) Número de identificação da família de veículos determinado nos termos do anexo XXI, ponto 5.0, do Regulamento (UE) 2017/1151;
- s) Autonomia elétrica, se aplicável.

Os Estados-Membros devem apresentar à Comissão, nos termos do artigo 7.º, todos os dados enumerados no presente ponto, segundo o modelo da parte C, secção 2, do presente anexo.

1.2. Veículos homologados num processo em várias fases e matriculados na categoria N₁

No caso de veículos construídos em várias fases e matriculados na categoria N₁, os Estados-Membros devem, em relação a cada ano civil, registar os seguintes dados pormenorizados no que respeita a:

- a) Veículo de base (incompleto): os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o), ou, em vez dos dados especificados nas alíneas h) e i), a massa acrescentada por omissão que é fornecida no âmbito das informações para efeitos de homologação a que se refere o anexo I, ponto 2.17.2, da Diretiva 2007/46/CE;
- b) Veículo de base (completo): os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o);
- c) Veículo completado: os dados especificados no ponto 1.1, alíneas a), f), g), h), j), k), l), m) e o).

Se, em relação ao veículo de base, não puder ser fornecido algum dos dados referidos no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), o Estado-Membro deve, em alternativa, fornecer os dados relativos ao veículo completado.

Para os veículos completados da categoria N₁, deve ser utilizado o formato descrito na parte C, secção 2.

O número de identificação do veículo referido no ponto 1.1, alínea o), não pode ser divulgado publicamente.

- 2. Os dados referidos no ponto 1 são os constantes do certificado de conformidade. No caso dos veículos com alimentação dupla (gasolina e gás) em cujos certificados de conformidade figurem os valores das 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) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto da homologação CE;
 - b) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação em várias fases, se disponível;
 - c) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação individual;
 - d) O número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação nacional de pequenas séries.

B. Metodologia para determinação das informações relativas à vigilância das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

As informações de vigilância que os Estados-Membros devem determinar nos termos da parte A, pontos 1 e 3, são determinadas com base na metodologia constante da presente parte.

1. Número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados

Os Estados-Membros devem determinar o número de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no seu território no ano de vigilância em causa, diferenciando-os entre veículos objeto da homologação CE, objeto de homologação individual e objeto de homologação nacional de pequenas séries, e, se disponível, o número de veículos objeto de homologação em várias fases.

2. Veículos completados

No caso de veículos construídos em várias fases, as emissões específicas de CO₂ dos veículos completados são atribuídas ao fabricante do veículo de base.

Para assegurar que os valores das emissões de CO₂, da eficiência dos combustíveis e da massa dos veículos completados são representativos, sem impor um encargo excessivo ao fabricante do veículo de base, a Comissão deve apresentar um processo de vigilância específico, bem como, se for caso disso, alterar, conforme necessário, a legislação aplicável relativa à homologação.

Não obstante o facto de, para efeitos do cálculo do objetivo para 2020 nos termos do anexo I, parte B, ponto 2, a massa acrescentada por omissão dever ser obtida com base na parte C do presente anexo, nos casos em que o valor dessa massa não possa ser determinado, pode ser utilizada a massa em ordem de marcha do veículo completado para o cálculo provisório do objetivo de emissões específicas a que se refere o artigo 7.º, n.º 4.

Se o veículo de base for um veículo completo, deve ser utilizada a sua massa em ordem de marcha para o cálculo do objetivo de emissões específicas. No entanto, se o valor dessa massa não puder ser determinado, pode ser utilizada a massa em ordem de marcha do veículo completado para o cálculo provisório do objetivo de emissões específicas.

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:

Secção 1

Dados de vigilância agregados

Estado-Membro ⁽¹⁾	
Ano	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto da homologação CE	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos homologados individualmente	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação nacional de pequenas séries	
Número de novas matrículas de veículos comerciais ligeiros novos objeto de homologação em várias fases (se disponível)	

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

Secção 2

Dados de vigilância pormenorizados – registo de um veículo

Referência à parte A, ponto 1.1	Dados pormenorizados por veículo matriculado ⁽¹⁾
a)	Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE ⁽²⁾
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem) VEÍCULO COMPLETO/VEÍCULO DE BASE ⁽³⁾
	Nome do fabricante – Declaração OEM (equipamento de origem) VEÍCULO COMPLETADO ⁽³⁾
	Nome do fabricante no registo do Estado-Membro ⁽²⁾
b)	Número de homologação e respetivas extensões
c)	Modelo
	Variante
	Versão
d)	Marca
e)	Categoria do veículo homologado
f)	Categoria de veículo matriculado
g)	Emissões específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC até 31 de dezembro de 2020
	Emissões específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP

Referência à parte A, ponto 1.1	Dados pormenorizados por veículo matriculado ⁽¹⁾
h)	Massa em ordem de marcha VEÍCULO DE BASE
	Massa em ordem de marcha VEÍCULO COMPLETADO/VEÍCULO COMPLETO
i) ⁽⁴⁾	Massa máxima em carga tecnicamente admissível
j)	Distância entre eixos
	Largura de via do eixo direcional (eixo 1)
	Largura de via do outro eixo (eixo 2)
k)	Tipo de combustível
	Modo do combustível
l)	Cilindrada (cm ³)
m)	Consumo de energia elétrica (Wh/km)
n)	Código das ecoinovações
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – NEDC até 31 de dezembro de 2020
	Total das reduções de emissões de CO ₂ devidas às ecoinovações – WLTP
o)	Número de identificação do veículo
p)	Massa de ensaio WLTP
q)	Fator de desvio, De (se disponível)
	Fator de verificação (se disponível)
r)	Número de identificação da família de veículos
s)	Autonomia elétrica, se disponível
Diretiva 2007/46/CE, anexo I, ponto 2.17.2 ⁽⁵⁾	Massa acrescentada por omissão (se aplicável, no caso de veículos construídos em várias fases)

Notas:

- ⁽¹⁾ Se, no caso de veículos construídos em várias fases, não puderem ser fornecidos os dados relativos ao veículo de base, o Estado-Membro deve, no mínimo, fornecer no presente formato os dados especificados relativos ao veículo completado.
- ⁽²⁾ No caso de homologação nacional de pequenas séries (NSS) ou de homologação individual (IVA), deve ser indicado o nome do fabricante na coluna «Nome do fabricante no registo do Estado-Membro», ao passo que, na coluna «Nome do fabricante – Denominação normalizada da UE», deve ser inscrita a menção «AA-NSS» ou «AA-IVA», consoante o caso.
- ⁽³⁾ No caso de veículos construídos em várias fases, deve ser indicado o fabricante do veículo de base (incompleto/completo). Se o fabricante do veículo de base não for conhecido, deve ser indicado apenas o fabricante do veículo completado.
- ⁽⁴⁾ No caso de veículos construídos em várias fases, deve ser indicada a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo de base.
- ⁽⁵⁾ No caso de veículos construídos em várias fases, a massa em ordem de marcha e a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo de base podem ser substituídas pela massa acrescentada por omissão que é fornecida no âmbito das informações para efeitos de homologação a que se refere o anexo I, ponto 2.17.2, da Diretiva 2007/46/CE.

ANEXO IV

REGULAMENTOS REVOGADOS COM A LISTA DAS SUCESSIVAS ALTERAÇÕES

Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 140 de 5.6.2009, p. 1)
Regulamento (UE) n.º 397/2013 da Comissão	(JO L 120 de 1.5.2013, p. 4)
Regulamento (UE) n.º 333/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 103 de 5.4.2014, p. 15)
Regulamento Delegado (UE) 2015/6 da Comissão	(JO L 3 de 7.1.2015, p. 1)
Regulamento Delegado (UE) 2017/1502 da Comissão	(JO L 221 de 26.8.2017, p. 4)
Regulamento Delegado (UE) 2018/649 da Comissão	(JO L 108 de 27.4.2018, p.14)
Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 145 de 31.5.2011, p. 1)
Regulamento Delegado (UE) n.º 205/2012 da Comissão	(JO L 72 de 10.3.2012, p. 2)
Regulamento (UE) n.º 253/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 84 de 20.3.2014, p. 38)
Regulamento Delegado (UE) n.º 404/2014 da Comissão	(JO L 121 de 24.4.2014, p. 1)
Regulamento Delegado (UE) 2017/748 da Comissão	(JO L 113 de 29.4.2017, p. 9)
Regulamento Delegado (UE) 2017/1499 da Comissão	(JO L 219 de 25.8.2017, p. 1)

ANEXO V

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CE) n.º 443/2009	Regulamento (UE) n.º 510/2011	Presente regulamento
Artigo 1.º, primeiro parágrafo	Artigo 1.º, n.º 1	Artigo 1.º, n.º 1
Artigo 1.º, segundo parágrafo	Artigo 1.º, n.º 2	Artigo 1.º, n.º 2
Artigo 1.º, terceiro parágrafo	—	Artigo 1.º, n.º 3
—	—	Artigo 1.º, n.º 4
—	—	Artigo 1.º, n.º 5
—	—	Artigo 1.º, n.º 6
—	—	Artigo 1.º, n.º 7
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1
Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 2.º, n.º 2
Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 2.º, n.º 3
Artigo 2.º, n.º 4	Artigo 2.º, n.º 4	Artigo 2.º, n.º 4
Artigo 3.º, n.º 1, proémio	Artigo 3.º, n.º 1, proémio	Artigo 3.º, n.º 1, proémio
Artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e b)
—	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas c), d) e e)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas c), d) e e)
Artigo 3.º, n.º 1, alíneas c) e d)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas f) e g)	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas f) e g)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea f)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea h)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea h)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea e)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea j)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea i)
Artigo 3.º, n.º 1, alínea g)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea i)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea j)
—	—	Artigo 3.º, n.º 1, alíneas k), l) e m)
	Artigo 3.º, n.º 1, alínea k)	Artigo 3.º, n.º 1, alínea n)
Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 4.º, primeiro parágrafo	Artigo 4.º, primeiro parágrafo	Artigo 4.º, proémio e as alíneas a) e b)
—	—	Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)
—	Artigo 4.º, segundo parágrafo	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 4.º, segundo parágrafo	Artigo 4.º, terceiro parágrafo	Artigo 4.º, n.º 3
Artigo 5.º	Artigo 5.º	—
Artigo 5.º-A	—	Artigo 5.º
Artigo 6.º	Artigo 6.º	—
Artigo 7.º, n.º 1	O artigo 7.º, n.º 1	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)	Artigo 7.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)	Artigo 6.º, n.º 2, alíneas a), b) e c)
—	—	Artigo 6.º, n.º 2, alínea d)
Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 7.º, n.º 3	Artigo 6.º, n.º 3
Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 7.º, n.º 4	Artigo 6.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 7.º, n.º 5	Artigo 6.º, n.º 5
Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 7.º, n.º 6	Artigo 6.º, n.º 6

Regulamento (CE) n.º 443/2009	Regulamento (UE) n.º 510/2011	Presente regulamento
Artigo 7.º, n.º 7	Artigo 7.º, n.º 7	Artigo 6.º, n.º 7
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 7.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 7.º, n.º 3
Artigo 8.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos	Artigo 8.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos	Artigo 7.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos
Artigo 8.º, n.º 4, terceiro parágrafo	Artigo 8.º, n.º 4, primeiro parágrafo	Artigo 7.º, n.º 4, terceiro parágrafo
Artigo 8.º, n.º 5, primeiro parágrafo	Artigo 8.º, n.º 5	Artigo 7.º, n.º 5, primeiro parágrafo
Artigo 8.º, n.º 5, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 6	Artigo 7.º, n.º 5, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.º 6	Artigo 8.º, n.º 7	—
Artigo 8.º, n.º 7	Artigo 8.º, n.º 8	Artigo 7.º, n.º 6, primeiro parágrafo
—	—	Artigo 7.º, n.º 6, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.º 8	—	—
Artigo 8.º, n.º 9, primeiro parágrafo	Artigo 8.º, n.º 9, primeiro parágrafo	Artigo 7.º, n.º 7
Artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo	Artigo 7.º, n.º 8
—	—	Artigo 7.º, n.º 9
—	—	Artigo 7.º, n.º 10
—	Artigo 8.º, n.º 10	Artigo 7.º, n.º 11
Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 9.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1
Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio	Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, primeira parte
Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a)	Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea a)	—
Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b)	Artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b)	Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, segunda parte
Artigo 9.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 9.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 9.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 3
Artigo 9.º, n.º 4	Artigo 9.º, n.º 4	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 1, proémio	Artigo 10.º, n.º 1, proémio	Artigo 9.º, n.º 1, proémio
Artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) a e)	Artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) a e)	Artigo 9.º, n.º 1, alíneas a) a e)
—	—	Artigo 9.º, n.º 1, alínea f)
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 9.º, n.º 2
—	—	Artigo 9.º, n.º 3
Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 10.º, n.º 2
Artigo 11.º, n.º 3	Artigo 11.º, n.º 3	Artigo 10.º, n.º 3, primeiro parágrafo
—	—	Artigo 10.º, n.º 3, segundo parágrafo
Artigo 11.º, n.º 4, primeiro parágrafo	—	Artigo 10.º, n.º 4, primeiro parágrafo

Regulamento (CE) n.º 443/2009	Regulamento (UE) n.º 510/2011	Presente regulamento
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, proémio	—	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, proémio
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea a)	—	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea a)
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b)	—	—
Artigo 11.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea c)	—	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea b)
—	—	Artigo 10.º, n.º 4, segundo parágrafo, alínea c)
Artigo 11.º, n.º 4, terceiro e quarto parágrafos	—	Artigo 10.º, n.º 4, terceiro e quarto parágrafos
Artigo 11.º, n.º 5	Artigo 11.º, n.º 4	Artigo 10.º, n.º 5
Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 11.º, n.º 5	Artigo 10.º, n.º 6
Artigo 11.º, n.º 7	Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 10.º, n.º 7
Artigo 11.º, n.º 8	Artigo 11.º, n.º 7	Artigo 10.º, n.º 8
Artigo 11.º, n.º 9	Artigo 11.º, n.º 8	Artigo 10.º, n.º 9
Artigo 12.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 12.º, n.º 1, primeiro parágrafo	Artigo 11.º, n.º 1, primeiro parágrafo
Artigo 12.º, n.º 1, segundo parágrafo	—	Artigo 11.º, n.º 1, segundo parágrafo
Artigo 12.º, n.º 1, terceiro parágrafo	Artigo 12.º, n.º 1, segundo parágrafo	Artigo 11.º, n.º 1, terceiro parágrafo
—	—	Artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo
Artigo 12.º, n.º 2	Artigo 12.º, n.º 2	Artigo 11.º, n.º 2, proémio, alíneas a), b) e c) e alínea d), primeira parte
—	—	Artigo 11.º, n.º 2, alínea d), última parte
Artigo 12.º, n.º 3	Artigo 12.º, n.º 3	Artigo 11.º, n.º 3
Artigo 12.º, n.º 4	Artigo 12.º, n.º 4	Artigo 11.º, n.º 4
—	—	Artigo 12.º
—	—	Artigo 13.º
Artigo 13.º, n.º 1	—	—
—	Artigo 13.º, n.º 1	—
—	—	Artigo 14.º, título
—	—	Artigo 14.º, n.º 1, primeiro parágrafo, proémio
Artigo 13.º, n.º 2, primeiro e segundo parágrafos	—	Artigo 14.º, n.º 1, alínea a)
—	Artigo 13.º, n.º 5	Artigo 14.º, n.º 1, alínea b)
		Artigo 14.º, n.º 1, alíneas c) e d)

Regulamento (CE) n.º 443/2009	Regulamento (UE) n.º 510/2011	Presente regulamento
Artigo 13.º, n.º 2, terceiro parágrafo	Artigo 13.º, n.º 5	Artigo 14.º, n.º 2
—	—	Artigo 15.º, n.º 1
—	—	Artigo 15.º, n.º 2
—	—	Artigo 15.º, n.º 3
—	Artigo 13.º, n.º 2	—
—	—	Artigo 15.º, n.º 4, primeira parte
Artigo 13.º, n.º 3	Artigo 13.º, n.º 6, primeiro parágrafo	Artigo 15.º, n.º 4, segunda parte
—	Artigo 13.º, n.º 4	—
Artigo 13.º, n.º 4	Artigo 13.º, n.º 6, segundo parágrafo	—
Artigo 13.º, n.º 5	—	—
Artigo 13.º, n.º 6	Artigo 13.º, n.º 3	—
—	—	Artigo 15.º, n.º 5
—	—	Artigo 15.º, n.º 6
Artigo 13.º, n.º 7, primeiro parágrafo	Artigo 13.º, n.º 6, terceiro parágrafo	Artigo 15.º, n.º 7
Artigo 13.º, n.º 7, segundo parágrafo	Artigo 13.º, n.º 6, quarto parágrafo	Artigo 15.º, n.º 8
Artigo 14.º, n.º 1	Artigo 14.º, n.º 1	Artigo 16.º, n.º 1
Artigo 14.º, n.º 2	Artigo 14.º, n.º 2	Artigo 16.º, n.º 2
Artigo 14.º, n.º 3	Artigo 14.º, n.º 2-A	Artigo 16.º, n.º 3
Artigo 14.º-A, n.º 1	Artigo 15.º, n.º 3	Artigo 17.º, n.º 1
Artigo 14.º-A, n.º 2	Artigo 15.º, n.º 1	Artigo 17.º, n.º 2
Artigo 14.º-A, n.º 3	Artigo 16.º	Artigo 17.º, n.º 3
Artigo 14.º-A, n.º 4	Artigo 15.º, n.º 2	Artigo 17.º, n.º 4
Artigo 14.º-A, n.º 5	Artigo 17.º	Artigo 17.º, n.º 5
Artigo 15.º	—	—
—	—	Artigo 18.º
Artigo 16.º	Artigo 18.º	Artigo 19.º
Anexo I	—	Anexo I, parte A, pontos 1 a 5
—	—	Anexo I, parte A, ponto 6
—	Anexo I	Anexo I, parte B, pontos 1 a 5
—	—	Anexo I, parte B, ponto 6
Anexo II, parte A	—	Anexo II, parte A
Anexo II, parte B	—	—
Anexo II, parte C	—	Anexo II, parte B
—	Anexo II	Anexo III
—	—	Anexo IV
—	—	Anexo V

REGULAMENTO (UE) 2019/632 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 17 de abril de 2019****que altera o Regulamento (UE) n.º 952/2013 a fim de prorrogar a utilização transitória de meios diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados previstas no Código Aduaneiro da União**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 33.º e 207.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽¹⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União ⁽²⁾ («Código»), todos os intercâmbios de informações entre autoridades aduaneiras e entre operadores económicos e autoridades aduaneiras, bem como o armazenamento dessas informações, devem ser efetuados utilizando técnicas de processamento eletrónico de dados.
- (2) No entanto, o Código permite a utilização de meios de intercâmbio e armazenamento de informações diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados, a que se refere o seu artigo 6.º, n.º 1, durante um período transitório, na medida em que os sistemas eletrónicos necessários à aplicação das disposições do Código não estiverem ainda operacionais. Este período transitório deve terminar até 31 de dezembro de 2020.
- (3) Em conformidade com o Código, os Estados-Membros devem cooperar com a Comissão para desenvolver, manter e utilizar sistemas eletrónicos para o intercâmbio e o armazenamento de informações aduaneiras, e a Comissão deve elaborar um programa de trabalho para o desenvolvimento e a implementação desses sistemas eletrónicos.
- (4) O programa de trabalho foi estabelecido pela Decisão de Execução (UE) 2016/578 da Comissão ⁽³⁾. Contém uma lista de 17 sistemas eletrónicos que devem ser desenvolvidos para a aplicação do Código, quer exclusivamente pelos Estados-Membros (no caso dos sistemas que serão geridos a nível nacional – «sistemas nacionais») quer pelos Estados-Membros em estreita colaboração com a Comissão (no caso dos sistemas à escala da União, alguns dos quais incluem simultaneamente componentes à escala da União e componentes nacionais – «sistemas transeuropeus»).
- (5) O programa de trabalho estabelece o calendário para a aplicação desses sistemas nacionais e transeuropeus.
- (6) A transição para uma utilização completa dos sistemas eletrónicos no que diz respeito às interações entre operadores económicos e autoridades aduaneiras, bem como entre autoridades aduaneiras, permitirá que as simplificações previstas no Código tenham um efeito pleno, resultando numa melhoria do intercâmbio de informações entre os intervenientes, num registo mais eficaz da chegada, trânsito e saída de mercadorias, num desalfandegamento centralizado e em controlos aduaneiros harmonizados em todo o território aduaneiro da União, reduzindo assim os custos administrativos, a burocracia, os erros e a fraude nas declarações aduaneiras, e a procura do ponto de importação mais favorável.
- (7) O estabelecimento de sistemas eletrónicos exige que a Comissão e os Estados-Membros procedam à harmonização dos elementos de dados com base em modelos internacionalmente aceites, tal como exigido pelo

⁽¹⁾ Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de abril de 2019.

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2016/578 da Comissão, de 11 de abril de 2016, que estabelece o Programa de Trabalho para o desenvolvimento e a implementação dos sistemas eletrónicos previstos no Código Aduaneiro da União (JO L 99 de 15.4.2016, p. 6).

Código, efetuem investimentos, tanto em termos financeiros como de tempo, e, em alguns casos, reprogramem completamente os sistemas eletrónicos existentes. Os Estados-Membros seguiram calendários diferentes para o desenvolvimento desses sistemas eletrónicos, o que levou a diferenças quanto ao momento da aplicação dos mesmos na União. Dado que os sistemas eletrónicos estão estreitamente interligados, é importante que sejam instalados na ordem correta. Os atrasos ligados ao desenvolvimento de um sistema conduzirão inevitavelmente a atrasos no desenvolvimento de outros. O Código (que inclui o prazo de 31 de dezembro de 2020 para as medidas transitórias) foi adotado em 2013, ao passo que as suas disposições complementares e de execução, a saber, o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão ⁽⁴⁾, o Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão ⁽⁵⁾ e o Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão ⁽⁶⁾, só foram publicados em 2015 e 2016. Esta circunstância deu origem a um atraso na definição das especificações funcionais e técnicas necessárias para o desenvolvimento dos sistemas eletrónicos.

- (8) Embora o artigo 278.º do Código estabeleça um prazo único de 31 de dezembro de 2020 para a implementação de todos os sistemas a que se refere esse artigo e, apesar dos esforços desenvolvidos pela União e por alguns Estados-Membros a nível orçamental e operacional para concluir os trabalhos no prazo fixado, tornou-se evidente que alguns sistemas só poderão ser parcialmente implementados nessa data. Tal implica que alguns sistemas pré-existentis continuem a ser utilizados para além dessa data. Na falta de alterações legislativas que prorroguem esse prazo, as empresas e as autoridades aduaneiras não poderão cumprir os seus deveres e obrigações legais no que respeita às operações aduaneiras.
- (9) Os trabalhos deverão prosseguir após 31 de dezembro de 2020 em três grupos de sistemas. O primeiro grupo é composto pelos sistemas eletrónicos nacionais relativos às notificações de chegada, à apresentação, às declarações de depósito temporário e às declarações aduaneiras relativas a mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União (incluindo os regimes especiais, com exceção do regime de aperfeiçoamento passivo), que devem ser atualizados ou construídos para ter em conta determinadas exigências do Código, como a harmonização dos requisitos em matéria de dados a introduzir nos sistemas. O segundo grupo é composto pelos sistemas eletrónicos existentes que devem ser atualizados para ter em conta determinadas exigências do Código, como a harmonização dos requisitos em matéria de dados a introduzir nos sistemas. Este grupo é constituído por três sistemas transeuropeus (o sistema que trata as declarações sumárias de entrada, o sistema que trata o trânsito externo e interno e o sistema que trata as mercadorias retiradas do território aduaneiro da União), bem como o Sistema Nacional de Exportação (incluindo a componente exportações do Sistema de Regimes Especiais nacionais). O terceiro grupo é composto por três novos sistemas eletrónicos transeuropeus (os sistemas para as garantias relativas a dívidas aduaneiras potenciais ou existentes, o estatuto aduaneiro das mercadorias e o desalfandegamento centralizado). A Comissão, em parceria com os Estados-Membros, elaborou um calendário pormenorizado com vista à implementação desses sistemas ao longo do período que vai até ao final de 2025.
- (10) Em consonância com o novo planeamento para o desenvolvimento dos sistemas eletrónicos, o período, previsto no Código, durante o qual os meios para intercâmbio e armazenamento de informações diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados a que se refere o seu artigo 6.º, n.º 1, podem ser utilizados a título transitório, deverá ser prorrogado até 2022 no que diz respeito ao primeiro grupo e até 2025 no que diz respeito ao segundo e ao terceiro grupos de sistemas eletrónicos.
- (11) No que diz respeito aos demais sistemas que serão estabelecidos para efeitos de aplicação do Código, o prazo geral de 31 de dezembro de 2020 fixado para a utilização de meios para intercâmbio e armazenamento de informações diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados a que se refere o seu artigo 6.º, n.º 1, deverá continuar a ser aplicável.
- (12) A fim de permitir que o Parlamento Europeu e o Conselho acompanhem a implementação de todos os sistemas eletrónicos necessários para a aplicação das disposições do Código referidas no artigo 278.º do mesmo, a Comissão deverá apresentar regularmente relatórios sobre os progressos realizados e a concretização dos objetivos intercalares do calendário previsto. Os Estados-Membros deverão fornecer à Comissão as informações adequadas para o efeito, duas vezes por ano. Assim que todos os sistemas eletrónicos estejam operacionais, a Comissão deverá avaliar se os mesmos são adequados à finalidade através de um balanço de qualidade a encetar no prazo de um ano a contar da data em que todos esses sistemas estejam operacionais.
- (13) O Código deverá, pois, ser alterado em conformidade,

⁽⁴⁾ Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558).

⁽⁶⁾ Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão, de 17 de dezembro de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito a regras transitórias para certas disposições do Código Aduaneiro da União nos casos em que os sistemas eletrónicos pertinentes não estejam ainda operacionais e que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 (JO L 69 de 15.3.2016, p. 1).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alteração do Regulamento (UE) n.º 952/2013

O Regulamento (UE) n.º 952/2013 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 278.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 278.º

Medidas transitórias

1. Até 31 de dezembro de 2020, podem ser utilizados a título transitório meios para intercâmbio e armazenamento de informações diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados a que se refere o artigo 6.º, n.º 1, caso ainda não estejam operacionais os sistemas eletrónicos necessários à aplicação das disposições do Código que não os referidos nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.

2. Até 31 de dezembro de 2022, podem ser utilizados a título transitório meios diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados a que se refere o artigo 6.º, n.º 1, caso ainda não estejam operacionais os sistemas eletrónicos necessários à aplicação das seguintes disposições do Código:

a) As disposições relativas à notificação de chegada, à apresentação e às declarações de depósito temporário, previstas nos artigos 133.º, 139.º, 145.º e 146.º; e

b) As disposições relativas à declaração aduaneira relativa a mercadorias introduzidas no território aduaneiro da União, previstas nos artigos 158.º, 162.º, 163.º, 166.º, 167.º, 170.º a 174.º, 201.º, 240.º, 250.º, 254.º e 256.º.

3. Até 31 de dezembro de 2025, podem ser utilizados a título transitório meios diferentes das técnicas de processamento eletrónico de dados a que se refere o artigo 6.º, n.º 1, caso ainda não estejam operacionais os sistemas eletrónicos necessários à aplicação das seguintes disposições do Código:

a) As disposições aplicáveis às garantias relativas a dívidas aduaneiras potenciais ou existentes previstas no artigo 89.º, n.º 2, alínea b), e n.º 6;

b) As disposições relativas às declarações sumárias de entrada e à análise de risco previstas nos artigos 46.º, 47.º, 127.º, 128.º e 129.º;

c) As disposições relativas ao estatuto aduaneiro das mercadorias previstas no artigo 153.º, n.º 2;

d) As disposições relativas ao desalfandegamento centralizado previstas no artigo 179.º;

e) As disposições relativas ao trânsito previstas no artigo 210.º, alínea a), no artigo 215.º, n.º 2, e nos artigos 226.º, 227.º, 233.º e 234.º; e

f) As disposições relativas ao regime de aperfeiçoamento passivo, à declaração prévia de saída, às formalidades para a saída de mercadorias, à exportação de mercadorias UE, à reexportação de mercadorias não-UE e à declaração sumária de saída para mercadorias a retirar do território aduaneiro da União previstas nos artigos 258.º, 259.º, 263.º, 267.º, 269.º, 270.º, 271.º, 272.º, 274.º e 275.º;

2) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 278.º-A

Obrigações de apresentação de relatórios

1. Até 31 de dezembro de 2019 e, posteriormente, todos os anos até à data em que os sistemas eletrónicos referidos no 278.º estejam plenamente operacionais, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório anual sobre os progressos alcançados no desenvolvimento desses sistemas eletrónicos.

2. O relatório anual deve avaliar os progressos da Comissão e dos Estados-Membros no desenvolvimento de cada um dos sistemas eletrónicos, tendo especialmente em conta as seguintes etapas:

a) a data de publicação das especificações técnicas para a comunicação externa do sistema eletrónico;

b) o período dos testes de conformidade com os operadores económicos; e

c) as datas previstas e efetivas da implementação dos sistemas eletrónicos.

3. Se a avaliação demonstrar que o nível de progresso alcançado não é satisfatório, o relatório deve também descrever as medidas de atenuação a tomar para garantir a implementação dos sistemas eletrónicos antes do final dos períodos de transição aplicáveis.

4. Os Estados-Membros apresentam à Comissão, duas vezes por ano, um quadro atualizado dos respetivos progressos realizados no desenvolvimento e implementação dos sistemas eletrónicos. A Comissão publica estas informações atualizadas no seu sítio Web.».

3) O artigo 279.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 279.º

Delegação de poderes

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 284.º, que especifiquem as regras aplicáveis ao intercâmbio e ao armazenamento de dados nas situações referidas no artigo 278.º.».

Artigo 2.º

Entrada em vigor

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 Estrasburgo, em 17 de abril de 2019.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

O Presidente

G. CIAMBA

Declaração comum do Parlamento Europeu e do Conselho

O Parlamento Europeu e o Conselho congratulam-se com o Relatório Especial n.º 26/2018 do Tribunal de Contas Europeu intitulado «Vários atrasos nos sistemas informáticos aduaneiros: o que correu mal?», e com outros relatórios pertinentes recentes no domínio aduaneiro, que deram aos legisladores uma melhor panorâmica das causas dos atrasos na aplicação dos sistemas informáticos necessários para melhorar as operações aduaneiras na UE.

O Parlamento Europeu e o Conselho consideram que qualquer futura auditoria do Tribunal de Contas Europeu que avalie os relatórios elaborados pela Comissão com base no artigo 278.º-A do Código Aduaneiro da União poderá contribuir positivamente para evitar novos atrasos.

O Parlamento Europeu e o Conselho exortam a Comissão e os Estados-Membros a terem plenamente em conta essas auditorias.

DIRETIVAS

DIRETIVA (UE) 2019/633 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 17 de abril de 2019

relativa a práticas comerciais desleais nas relações entre empresas na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 43.º, n.º 2,

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⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, são comuns os desequilíbrios significativos do poder de negociação entre fornecedores e compradores de produtos agrícolas e alimentares. Esses desequilíbrios de poder de negociação podem levar a práticas comerciais desleais quando os agentes de maior dimensão e mais poderosos procurem impor certas práticas ou disposições contratuais relativamente a vendas que lhes sejam vantajosas. Tais práticas podem, por exemplo: desviar-se claramente da boa conduta comercial, ser contrárias à boa-fé e à lealdade negocial e ser impostas unilateralmente por um parceiro comercial a outro; impor uma transferência injustificada e desproporcionada de risco económico de um parceiro comercial para outro; ou impor um desequilíbrio significativo dos direitos e obrigações a um parceiro comercial. Certas práticas podem ser manifestamente desleais, mesmo quando resultem de um acordo entre ambas as partes. Deverá ser introduzido a nível da União um padrão mínimo de proteção contra práticas comerciais desleais, reduzindo a ocorrência das práticas suscetíveis de terem um impacto negativo sobre o nível de vida da população agrícola. A abordagem de harmonização mínima da presente diretiva permite aos Estados-Membros adotar ou manter regras nacionais que vão além das práticas comerciais desleais enumeradas nesta diretiva.
- (2) Desde 2009, três publicações da Comissão debruçaram-se sobre o funcionamento da cadeia de abastecimento alimentar, designadamente a ocorrência de práticas comerciais desleais (a comunicação da Comissão de 28 de outubro de 2009 sobre um melhor funcionamento da cadeia de abastecimento alimentar na Europa, a comunicação da Comissão de 15 de julho de 2014 sobre a luta contra as práticas comerciais desleais nas relações entre empresas da cadeia de abastecimento alimentar e o relatório da Comissão, de 29 de janeiro de 2016, sobre as práticas comerciais desleais nas relações entre empresas da cadeia de abastecimento alimentar). A Comissão apresentou sugestões quanto às características desejáveis dos regimes de governação nacionais voluntários para lidar com as práticas comerciais desleais na cadeia de abastecimento alimentar. Nem todas foram integradas nos regimes jurídicos nem nos sistemas de governação voluntários adotados pelos Estados-Membros, continuando a ocorrência destas práticas a ser objeto de debate político na União.
- (3) Em 2011, sob a direção da Comissão, o Fórum de alto nível sobre a melhoria do funcionamento da cadeia de abastecimento alimentar aprovou um conjunto de princípios de boas práticas nas relações verticais na cadeia de abastecimento alimentar, que foi acordado por organizações que representam a maioria dos operadores na cadeia de abastecimento alimentar. Esses princípios constituíram a base para a Iniciativa Cadeia de Abastecimento, lançada em 2013.

⁽¹⁾ JO C 440 de 6.12.2018, p. 165.

⁽²⁾ JO C 387 de 25.10.2018, p. 48.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 12 de março de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 9 de abril de 2019.

- (4) O Parlamento Europeu, na sua resolução de 7 de junho de 2016 sobre práticas comerciais desleais na cadeia de abastecimento alimentar ⁽⁴⁾ convidou a Comissão a apresentar uma proposta de regime jurídico da União no domínio das práticas comerciais desleais. O Conselho, nas suas conclusões de 12 de dezembro de 2016 sobre o reforço da posição dos agricultores na cadeia de abastecimento alimentar e a luta contra as práticas comerciais desleais, convidou a Comissão a efetuar, em tempo útil, uma avaliação de impacto com o objetivo de propor um regime legal da União, ou medidas não legislativas, para lutar contra as práticas comerciais desleais. No seguimento de uma consulta aberta ao público e de consultas específicas, a Comissão preparou uma avaliação de impacto. Além disso, durante o processo legislativo, a Comissão forneceu informações demonstrando que os grandes operadores representam uma parte considerável do valor global da produção.
- (5) Diversos operadores participam na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar nas diferentes fases da produção, da transformação, de ações de comercialização, da distribuição e da venda a retalho de produtos agrícolas e alimentares. Essa cadeia é, de longe, o canal mais importante para levar os produtos agrícolas e alimentares «do produtor ao consumidor». Estes operadores comercializam produtos agrícolas e alimentares, isto é, produtos agrícolas primários, incluindo produtos da pesca e da aquicultura, enumerados no anexo I do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), e também produtos não enumerados nesse anexo mas transformados para serem utilizados como alimentos recorrendo a produtos enumerados no referido anexo.
- (6) Embora o risco empresarial seja inerente a todas as atividades económicas, a produção agrícola está particularmente sujeita a incertezas pela dependência de processos biológicos e pela exposição às condições meteorológicas. Essa incerteza é agravada pelo facto de os produtos agrícolas e alimentares serem, em maior ou menor grau, perecíveis e sazonais. Num contexto de política agrícola nitidamente mais orientado para o mercado do que no passado, a proteção contra práticas comerciais desleais tornou-se mais importante para os operadores ativos na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar.
- (7) Em especial, tais práticas comerciais desleais são suscetíveis de ter um impacto negativo sobre o nível de vida da população agrícola. Entende-se que esse impacto é direto, uma vez que diz respeito a produtores agrícolas e às suas organizações enquanto fornecedores, ou indireto, através das consequências em cadeia das práticas comerciais desleais que ocorrem na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, repercutindo-se negativamente nos produtores primários dessa cadeia.
- (8) Ainda que não todos, os Estados-Membros, na sua maioria, dispõem de regras nacionais específicas que protegem os fornecedores contra as práticas comerciais desleais nas relações entre empresas na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar. Embora possa recorrer-se às normas aplicáveis às relações contratuais ou a soluções de autorregulação, o receio de retaliações comerciais contra o queixoso, bem como os riscos financeiros envolvidos em desafiar tais práticas, limita, na prática, a relevância de tais opções. Alguns Estados-Membros que preveem normas específicas em matéria de práticas comerciais desleais incumbem, por isso, as autoridades administrativas da aplicação de tais normas. No entanto, as normas jurídicas dos Estados-Membros relativas às práticas comerciais desleais – quando existem – caracterizam-se por divergências significativas.
- (9) O número e a dimensão dos operadores variam nas diferentes etapas da cadeia de abastecimento agrícola e alimentar. As diferenças de poder negocial, que correspondem à dependência económica do fornecedor relativamente ao comprador, são suscetíveis de levar a que os maiores operadores imponham práticas comerciais desleais aos operadores de menor dimensão. Uma abordagem dinâmica, baseada na dimensão relativa do fornecedor e do comprador em termos do volume anual de negócios, deverá proporcionar uma melhor proteção contra as práticas comerciais desleais para os operadores que dela mais necessitam. As práticas comerciais desleais são especialmente lesivas para as pequenas e médias empresas (PMEs) da cadeia de abastecimento agrícola e alimentar. As empresas de dimensão superior às PMEs, mas com um volume anual de negócios que não exceda 350 000 000 EUR deverão ser também protegidas contra práticas comerciais desleais, evitando assim que os custos de tais práticas sejam transferidos para os produtores agrícolas. O efeito em cascata sobre os produtores agrícolas parece ser especialmente significativo relativamente a empresas com um volume anual de negócios até 350 000 000 EUR. A proteção dos fornecedores intermédios de produtos agrícolas e alimentares, incluindo produtos transformados, pode também evitar desvios do comércio, dos produtores agrícolas e das suas associações, que produzem produtos transformados, para fornecedores desprotegidos.
- (10) A proteção conferida pela presente diretiva deverá beneficiar os produtores agrícolas e as pessoas singulares ou coletivas que fornecem produtos agrícolas e alimentares, incluindo organizações de produtores, sejam ou não reconhecidas, e associação de organizações de produtores, sejam ou não reconhecidas, dependendo do seu poder negocial relativo. Essas organizações de produtores e associações de organizações de produtores incluem

⁽⁴⁾ JO C 86 de 6.3.2018, p. 40.

cooperativas. Esses produtores e pessoas são especialmente vulneráveis a práticas comerciais desleais e os menos capazes de as suportarem sem que a sua viabilidade económica seja prejudicada. No que diz respeito às categorias de fornecedores que deverão ser protegidos ao abrigo da presente diretiva, é de salientar que uma parte significativa das cooperativas de agricultores é composta por empresas de dimensão superior às PME, mas com um volume anual de negócios que não excede 350 000 000 EUR.

- (11) A presente diretiva deverá abranger as transações comerciais, independentemente de terem sido celebradas entre empresas ou entre empresas e autoridades públicas, tendo em conta que as autoridades públicas deverão estar sujeitas às mesmas normas quando comprem produtos agrícolas e alimentares. A presente diretiva deverá aplicar-se às autoridades públicas que atuem na qualidade de comprador.
- (12) Os fornecedores na União deverão ser protegidos contra práticas comerciais desleais praticadas quer por compradores estabelecidos no mesmo Estado-Membro que o fornecedor, quer num Estado-Membro diferente do fornecedor, mas também contra práticas comerciais desleais por compradores estabelecidos fora da União. Tal proteção poderá evitar possíveis consequências indesejáveis, como a escolha do local de estabelecimento com base nas regras aplicáveis. Os fornecedores estabelecidos fora da União também deverão poder beneficiar de proteção contra as práticas comerciais desleais quando vendem produtos agrícolas e alimentares na União. Não só tais fornecedores são também suscetíveis de ser vulneráveis a práticas comerciais desleais, mas também um âmbito mais vasto poderá igualmente evitar desvios do comércio indesejáveis para fornecedores desprotegidos, que iriam prejudicar a proteção dos fornecedores na União.
- (13) Certos serviços acessórios à venda de produtos agrícolas e alimentares deverão ser incluídos no âmbito de aplicação da presente diretiva.
- (14) A presente diretiva aplica-se à conduta comercial dos grandes operadores em face de operadores com menos poder negocial. Um indicador adequado do poder negocial relativo é o volume anual de negócios dos diferentes operadores. Embora se trate de uma aproximação, este critério confere aos operadores previsibilidade no que respeita aos seus direitos e obrigações ao abrigo da presente diretiva. Um limite máximo deverá impedir que a proteção seja conferida a operadores que não são vulneráveis ou são muito menos vulneráveis do que os seus parceiros ou concorrentes mais pequenos. Por conseguinte, a presente diretiva estabelece categorias de operadores com base no volume de negócios, que determinam a proteção a garantir.
- (15) Dado que as práticas comerciais desleais podem ocorrer em qualquer etapa da venda de um produto agrícola ou alimentar, os Estados-Membros, deverão garantir que a presente diretiva se aplica a qualquer ocorrência de tais práticas verificada antes, durante ou após a venda.
- (16) Ao decidir se determinada prática comercial é considerada desleal, importa reduzir o risco de limitar o recurso a acordos equitativos e geradores de eficiência estabelecidos entre as partes. Por conseguinte, justifica-se distinguir as práticas previstas em termos claros e inequívocos em acordos de fornecimento ou acordos subsequentes celebrados entre partes, por um lado, das práticas que ocorrem depois de iniciada a transação, sem terem sido acordadas previamente, por outro, de modo que apenas sejam proibidas alterações unilaterais e retrospectivas aos termos claros e inequívocos do acordo de fornecimento. Todavia, determinadas práticas comerciais são, pela sua natureza, consideradas desleais e não deverão estar sujeitas à liberdade contratual das partes.
- (17) Os atrasos no pagamento de produtos agrícolas e alimentares, incluindo os atrasos no pagamento de produtos perecíveis, e os cancelamentos, com pouca antecedência, de encomendas de produtos perecíveis têm um impacto negativo sobre a viabilidade económica do fornecedor, sem oferecer benefícios. Tais práticas deverão, por conseguinte, ser proibidas. Nesse contexto, é conveniente prever uma definição de produtos agrícolas e alimentares perecíveis para efeitos da presente diretiva. As definições utilizadas em atos da União relativos à legislação alimentar visam objetivos diferentes, como a saúde e a segurança alimentar, e não são, portanto, adequados para efeitos da presente diretiva. Um produto deverá ser considerado perecível se é expectável que se torne impróprio para venda no prazo de 30 dias a contar do último ato de colheita, produção ou transformação pelo fornecedor, independentemente do facto de o produto poder ser novamente transformado após a venda e independentemente também do facto de, após a venda, o produto poder ser manuseado em conformidade com outras regras, nomeadamente em matéria de segurança dos alimentos. Os produtos perecíveis são normalmente utilizados ou vendidos rapidamente. Os pagamentos de produtos perecíveis realizados mais de 30 dias após a entrega, ou mais de 30 dias após o fim de um prazo de entrega acordado para produtos entregues numa base regular, ou mais de 30 dias após a data de apuramento do montante a pagar, não são compatíveis com as práticas de comércio leal. A fim de proporcionar uma maior proteção aos agricultores e à sua liquidez, os fornecedores de outros produtos agrícolas e alimentares não deverão ter de aguardar pelo pagamento por mais de 60 dias após a entrega, ou por mais de 60 dias após o fim de um prazo de entrega acordado para os produtos entregues numa base regular, ou por mais de 60 dias após a data de apuramento do montante a pagar.

Essas limitações deverão aplicar-se apenas aos pagamentos relacionados com a venda de produtos agrícolas e alimentares, e não a outros pagamentos, como pagamentos suplementares de uma cooperativa aos seus membros. Em conformidade com a Diretiva 2011/7/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾, no caso de um prazo de entrega acordado, também deverá ser possível considerar a data de apuramento do montante a pagar, para efeitos da presente diretiva, como a data da emissão da fatura ou a data da sua receção pelo comprador.

- (18) As disposições relativas a atrasos no pagamento estabelecidas na presente diretiva constituem regras específicas para o setor agrícola e alimentar relativamente às disposições sobre os prazos de pagamento previstos na Diretiva 2011/7/UE. As disposições relativas a atrasos no pagamento estabelecidas na presente diretiva não deverão afetar os acordos relativos às cláusulas de partilha de valor, na aceção do artigo 172.º-A do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾. A fim de salvaguardar o bom funcionamento do regime escolar em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, as disposições sobre atrasos no pagamento estabelecidas na presente diretiva não deverão ser aplicáveis aos pagamentos efetuados por um comprador (ou seja, requerente de ajuda) a um fornecedor no âmbito do regime escolar. Tendo em conta o desafio que se coloca às entidades públicas que prestam cuidados de saúde para estabelecerem prioridades nos cuidados de saúde de forma a que se equilibrem as necessidades individuais dos doentes com os recursos financeiros, estas disposições também não deverão aplicar-se às entidades públicas que prestam cuidados de saúde na aceção do artigo 4.º, n.º 4, alínea b), da Diretiva 2011/7/UE.
- (19) As uvas e o mosto destinados à produção de vinho têm características especiais, uma vez que as uvas são colhidas somente durante um período do ano muito limitado, mas são utilizadas para a produção de vinho que, em alguns casos, apenas será vendido muitos anos mais tarde. A fim de ter em conta essa situação especial, as organizações de produtores e as organizações interprofissionais tradicionalmente elaboraram contratos-tipo para o fornecimento desses produtos. Tais contratos-tipo preveem o pagamento a prestações, com prazos específicos. Quando utilizados por fornecedores e compradores para acordos plurianuais, tais contratos-tipo, garantem aos produtores agrícolas a segurança de relações de vendas duradouras e contribuem ainda para a estabilidade da cadeia de abastecimento. Quando tais contratos-tipo tenham sido redigidos por organizações de produtores reconhecidas, organizações interprofissionais reconhecidas ou associações de organizações de produtores reconhecidas, e considerados vinculativos por um Estado-Membro ao abrigo do artigo 164.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 («prorrogação») antes de 1 de janeiro de 2019, ou nos casos em que a prorrogação dos contratos-tipo seja renovada por um Estado-Membro sem quaisquer alterações significativas das condições de pagamento em detrimento dos fornecedores de uvas e mosto, as disposições sob atrasos de pagamentos estabelecidas na presente diretiva não deverão ser aplicáveis a tais contratos entre fornecedores de uvas e mosto para a produção de vinho e os seus compradores diretos. Os Estados-Membros são obrigados a notificar a Comissão dos respetivos acordos de organizações de produtores reconhecidas, organizações interprofissionais reconhecidas e associações de organizações de produtores reconhecidas, nos termos do artigo 164.º, n.º 6, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013.
- (20) As notificações de cancelamentos relativas a produtos perecíveis com menos de 30 dias deverão ser consideradas desleais, na medida em que o fornecedor não estará em condições de encontrar uma alternativa de escoamento para esses produtos. No entanto, para produtos de certos setores, mesmo prazos de cancelamento mais curtos podem dar tempo suficiente para que os fornecedores vendam os seus produtos noutros locais ou os utilizem eles próprios. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ser autorizados a prever prazos de cancelamento mais curtos para esses setores, em casos devidamente justificados.
- (21) Os compradores mais poderosos não deverão alterar unilateralmente as cláusulas contratuais acordadas, designadamente retirando do inventário produtos abrangidos por um acordo de fornecimento. No entanto, tal não deverá aplicar-se a situações em que há um acordo entre um fornecedor e um comprador que disponha expressamente que o comprador pode especificar posteriormente um elemento concreto da transação relativamente a futuras encomendas. Esse elemento pode respeitar às quantidades encomendadas. Um acordo não está necessariamente fechado num dado momento relativamente a todos os aspetos da transação entre o fornecedor e o comprador.
- (22) Um fornecedor e um comprador de produtos agrícolas e alimentares deverão poder negociar livremente uma venda, incluindo o preço. Essas negociações podem incluir também pagamentos por serviços prestados pelo comprador ao fornecedor, tais como a inclusão no inventário, a comercialização e a promoção. No entanto, se um comprador cobrar a um fornecedor pagamentos não relacionados com uma determinada venda, tal cobrança deverá ser considerada desleal e deverá ser proibida ao abrigo da presente diretiva.
- (23) O recurso a contratos escritos não deverá ser obrigatório, mas a utilização de contratos escritos na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar pode contribuir para evitar certas práticas comerciais desleais. Deste modo, e

⁽⁵⁾ Diretiva 2011/7/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece medidas de luta contra os atrasos de pagamento nas transações comerciais (JO L 48 de 23.2.2011, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001 e (CE) n.º 1234/2007 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 671).

a fim de proteger os fornecedores dessas práticas desleais, os fornecedores ou as suas associações deverão ter o direito de solicitar uma confirmação por escrito das cláusulas de um acordo de fornecimento nos casos em que essas cláusulas já tenham sido acordadas. Nesses casos, a recusa de um comprador em confirmar por escrito as condições do contrato de fornecimento deverá ser considerada uma prática comercial desleal e deverá ser proibida. Além disso, os Estados-Membros podem identificar, partilhar e promover boas práticas em matéria de celebração de contratos de longa duração, com o objetivo de reforçar a posição negocial dos produtores na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar.

- (24) A presente diretiva não harmoniza as regras relativas ao ónus da prova a aplicar nos processos submetidos às autoridades nacionais competentes, nem harmoniza a definição de acordos de fornecimento. Deste modo, as regras relativas ao ónus da prova e a definição dos acordos de fornecimento são as estabelecidas pelo direito nacional dos Estados-Membros.
- (25) Nos termos da presente diretiva, os fornecedores deverão poder apresentar queixa contra determinadas práticas comerciais desleais. As retaliações comerciais por parte dos compradores contra os fornecedores que tenham exercido os seus direitos, ou a ameaça de tais retaliações – por exemplo, de retirada de produtos do inventário, de redução das quantidades de produtos encomendados ou de interrupção de certos serviços prestados ao fornecedor, como ações de comercialização ou promoções dos produtos dos fornecedores, deverá ser proibida e tratada como uma prática comercial desleal.
- (26) Os custos de armazenamento, de exposição ou de inclusão no inventário dos produtos agrícolas e alimentares, ou de disponibilização no mercado, são normalmente suportados pelo comprador. Consequentemente, a presente diretiva deverá proibir a cobrança ao fornecedor de um pagamento por esses serviços, seja ao comprador seja a um terceiro, a menos que o pagamento tenha sido acordado de modo claro e inequívoco no momento da celebração do acordo de fornecimento ou em qualquer acordo posterior entre o comprador e o fornecedor. Se tal pagamento tiver sido acordado, deverá basear-se em estimativas objetivas e razoáveis.
- (27) Para que as contribuições de um fornecedor para os custos de promoção, comercialização ou publicidade de produtos agrícolas e alimentares, incluindo exposições publicitárias em lojas e campanhas de venda, sejam consideradas justas, deverão ser acordadas de modo claro e inequívoco no momento da celebração do acordo de fornecimento ou em qualquer acordo posterior entre o comprador e o fornecedor. Caso contrário, deverão ser proibidas ao abrigo da presente diretiva. Se tal contribuição tiver sido acordada, deverá basear-se em estimativas objetivas e razoáveis.
- (28) Os Estados-Membros deverão designar as autoridades competentes a fim de garantir a execução efetiva das proibições estabelecidas na presente diretiva. Essas autoridades deverão poder agir por sua própria iniciativa ou no seguimento de queixas das partes afetadas por práticas comerciais desleais na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, de queixas de denunciantes ou de queixas anónimas. Uma autoridade competente poderá considerar não existirem motivos suficientes para dar provimento a uma queixa. As prioridades administrativas podem também levar a tal conclusão. Se a autoridade competente considerar que não será capaz de dar prioridade a uma queixa, deverá informar o queixoso e informar dos motivos para tal. Se um queixoso solicitar que a sua identidade se mantenha confidencial, por temer retaliações comerciais, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão tomar as medidas adequadas.
- (29) Se um Estado-Membro tiver mais do que uma autoridade competente, deverá designar um ponto de contacto único com vista a facilitar a cooperação eficaz entre as autoridades competentes e a cooperação eficaz com a Comissão.
- (30) Poderá ser mais fácil aos fornecedores apresentarem uma queixa à autoridade competente do seu próprio Estado-Membro, designadamente por razões linguísticas. Contudo, em termos de aplicação, poderá ser mais eficaz apresentar a queixa junto da autoridade competente do Estado-Membro onde o comprador se encontra estabelecido. Os fornecedores deverão poder escolher a autoridade à qual pretendem enviar a queixa.
- (31) As queixas apresentadas pelas organizações de produtores, outras organizações de fornecedores e pelas associações destas organizações, incluindo organizações representativas, podem servir para proteger a identidade de membros individuais da organização que se considerem expostos a práticas comerciais desleais. Outras organizações com um interesse legítimo em representar os fornecedores deverão igualmente ter direito a apresentar queixas, a pedido de um fornecedor e no interesse deste, desde que essas organizações sejam pessoas coletivas independentes sem fins lucrativos. As autoridades competentes dos Estados-Membros deverão, portanto, poder receber e dar seguimento a queixas apresentadas por tais entidades, respeitando porém os direitos processuais do comprador.
- (32) Com vista a garantir a execução eficaz da proibição de práticas comerciais desleais, as autoridades competentes designadas deverão dispor de recursos e conhecimentos especializados.

- (33) As autoridades competentes dos Estados-Membros deverão dispor da competência e dos conhecimentos especializados necessários para realizar as investigações. O facto de terem a competência necessária não significa que sejam obrigadas a usar esses poderes em todas as investigações que realizam. As competências das autoridades competentes deverão, por exemplo, permitir-lhes reunir eficazmente informações factuais. As autoridades executoras deverão ter competência para ordenar o termo de práticas proibidas, se for caso disso.
- (34) Formas de dissuasão, como a competência para aplicar ou iniciar processos, designadamente em tribunais, tendentes à imposição de coimas e outras sanções igualmente eficazes, bem como a publicação dos resultados das investigações, incluindo a publicação de informações sobre compradores que cometeram infrações, podem incentivar mudanças de comportamento e soluções pré-contenciosas entre as partes, pelo que deverão fazer parte da competência das autoridades competentes. As coimas podem ser particularmente eficazes e dissuasivas. No entanto, a autoridade competente deverá poder decidir, em cada investigação concreta, quais dos seus poderes exercerá e se aplicará ou iniciará processos tendentes à imposição de coimas ou de outras sanções igualmente eficazes.
- (35) O exercício dos poderes conferidos às autoridades competentes pela presente diretiva deverá estar sujeito a salvaguardas adequadas que cumpram as normas dos princípios gerais do direito da União e da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, incluindo o respeito dos direitos de defesa dos compradores.
- (36) A Comissão e as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão cooperar estreitamente de modo a garantirem uma abordagem comum na aplicação das regras estabelecidas na presente diretiva. As autoridades competentes deverão, nomeadamente, prestar assistência mútua, por exemplo partilhando informações e apoiando-se nas investigações com dimensão transfronteiras.
- (37) Para facilitar uma execução eficaz, a Comissão deverá ajudar a organizar reuniões regulares entre as autoridades competentes dos Estados-Membros, nas quais possam ser trocadas informações pertinentes, boas práticas, novos desenvolvimentos, práticas de execução e recomendações relativamente à aplicação das disposições previstas na presente diretiva.
- (38) Para facilitar esses intercâmbios, a Comissão deverá criar um sítio Web público que contenha as referências às autoridades competentes nacionais, incluindo informações sobre as medidas nacionais de transposição da presente diretiva.
- (39) Uma vez que a maioria dos Estados-Membros já adotou regras nacionais em matéria de práticas comerciais desleais, conquanto regras divergentes, justifica-se recorrer a uma diretiva para introduzir um padrão mínimo de proteção no direito da União. Deste modo, os Estados-Membros deverão poder integrar as regras pertinentes no seu ordenamento jurídico nacional de modo a permitir definir regimes coesos. Não deverá excluir-se a possibilidade de os Estados-Membros manterem ou introduzirem, no seu território, regras nacionais mais estritas que assegurem um nível mais elevado de proteção contra práticas comerciais desleais nas relações entre empresas na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, sujeitas aos limites do direito da União aplicáveis ao funcionamento do mercado interno, desde que tais regras sejam proporcionadas.
- (40) Os Estados-Membros também deverão poder manter ou introduzir regras nacionais destinadas a lutar contra práticas comerciais desleais que não sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, sujeitas aos limites do direito da União aplicáveis ao funcionamento do mercado interno, desde que tais regras sejam proporcionadas. Essas regras nacionais poderão ir além do âmbito da presente diretiva, por exemplo no que respeita à dimensão dos compradores e fornecedores, à proteção dos compradores, à gama de produtos e ao âmbito dos serviços. Essas regras nacionais poderão ir além do número e do tipo de práticas comerciais desleais proibidas enumeradas na presente diretiva.
- (41) Essas regras nacionais seriam aplicáveis em paralelo com medidas de governação voluntária, tais como códigos de conduta nacionais ou a Iniciativa Cadeia de Abastecimento. A utilização de medidas voluntárias para a resolução alternativa de litígios entre fornecedores e compradores deverá ser explicitamente incentivada, sem prejuízo do direito que o fornecedor tem de apresentar queixas ou de recorrer aos tribunais civis.
- (42) A Comissão deverá dispor de uma panorâmica da aplicação da presente diretiva nos Estados-Membros. Além disso, a Comissão deverá poder avaliar a eficácia da presente diretiva. Para esse efeito, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão apresentar relatórios anuais à Comissão. Esses relatórios deverão, se for o caso, fornecer informações quantitativas e qualitativas sobre as queixas, as investigações e as decisões tomadas. Deverão

ser atribuídas à Comissão competências de execução que lhe permitam assegurar condições uniformes na execução da obrigação de apresentação dos relatórios. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾.

- (43) Tendo em vista a execução efetiva da política relativa a práticas comerciais desleais nas relações entre empresas na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, a Comissão deverá examinar a aplicação da presente diretiva e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões. Esse exame deverá avaliar, em especial, a eficácia das medidas nacionais destinadas a combater as práticas comerciais desleais na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar e a eficácia da cooperação entre as autoridades executoras. Esse exame deverá igualmente prestar especial atenção sobre se se justifica a proteção, no futuro, dos compradores de produtos agrícolas e alimentares da cadeia de abastecimento – para além da proteção aos fornecedores. O relatório deverá ser acompanhado, se for o caso, de propostas legislativas.
- (44) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, estabelecer ao nível da União um padrão mínimo de proteção harmonizando as medidas divergentes dos Estados-Membros relacionadas com práticas comerciais desleais, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados 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, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. Com vista a combater práticas comerciais desleais que se desviem claramente da boa conduta comercial, que sejam contrárias à boa fé e à lealdade negocial e impostas unilateralmente por um parceiro comercial a outro, a presente diretiva estabelece uma lista mínima de práticas comerciais desleais proibidas nas relações entre compradores e fornecedores, na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, assim como regras mínimas relativas à execução dessas proibições e disposições relativas à coordenação entre as autoridades competentes.
2. A presente diretiva aplica-se a determinadas práticas comerciais desleais na venda de produtos agrícolas e alimentares de:
 - a) Fornecedores cujo volume anual de negócios não exceda os 2 000 000 EUR a compradores cujo volume anual de negócios exceda os 2 000 000 EUR;
 - b) Fornecedores cujo volume anual de negócios se situe entre os 2 000 000 EUR e os 10 000 000 EUR a compradores cujo volume anual de negócios exceda os 10 000 000 EUR;
 - c) Fornecedores cujo volume anual de negócios se situe entre os 10 000 000 EUR e os 50 000 000 EUR a compradores cujo volume anual de negócios exceda os 50 000 000 EUR;
 - d) Fornecedores cujo volume anual de negócios se situe entre os 50 000 000 EUR e os 150 000 000 EUR a compradores cujo volume anual de negócios exceda os 150 000 000 EUR;
 - e) Fornecedores cujo volume anual de negócios se situe entre os 150 000 000 EUR e os 350 000 000 EUR a compradores cujo volume anual de negócios exceda os 350 000 000 EUR.

O volume anual de negócios dos fornecedores e dos compradores referido nas alíneas a) a e) do primeiro parágrafo deve ser entendido de acordo com as partes pertinentes do anexo da Recomendação 2003/361/CE da Comissão ⁽⁸⁾ e, em particular, com os seus artigos 3.º, 4.º e 6.º, incluindo as definições de «empresa autónoma», «empresa parceira» e «empresa associada», e outras questões relacionadas com o volume anual de negócios

⁽⁷⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽⁸⁾ Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

Em derrogação do primeiro parágrafo, a presente diretiva aplica-se às vendas de produtos agrícolas e alimentares realizadas por fornecedores cujo volume anual de negócios não exceda 350 000 000 EUR a todos os compradores que sejam autoridades públicas.

A presente diretiva aplica-se a vendas nas quais o fornecedor ou o comprador, ou ambos, se encontram estabelecidos na União.

A presente diretiva aplica-se igualmente aos serviços, desde que explicitamente referidos no artigo 3.º, prestados por um comprador ao fornecedor.

A presente diretiva não se aplica a acordos entre fornecedores e consumidores.

3. A presente diretiva aplica-se aos acordos de fornecimento celebrados após a data de aplicação das medidas de transposição da presente diretiva nos termos do artigo 13.º, n.º 1, segundo parágrafo.

4. Os acordos de fornecimento celebrados antes da data da publicação das medidas de transposição da presente diretiva nos termos do artigo 13.º, n.º 1, primeiro parágrafo, são adaptados em conformidade com a presente diretiva no prazo de 12 meses após essa data de publicação.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Produtos agrícolas e alimentares»: os produtos enumerados no anexo I do TFUE e os produtos não enumerados nesse anexo, mas transformados para serem utilizados como géneros alimentícios recorrendo aos produtos enumerados no referido anexo;
- 2) «Comprador»: qualquer pessoa singular ou coletiva, independentemente do local onde essa pessoa esteja estabelecida, ou qualquer autoridade pública na União, que adquira produtos agrícolas e alimentares. O termo «comprador» pode incluir agrupamentos de tais pessoas singulares ou coletivas;
- 3) «Autoridades pública»: as autoridades nacionais, regionais ou locais, organismos de direito público ou associações formadas por uma ou mais dessas autoridades ou um ou mais desses organismos regidos pelo direito público;
- 4) «Fornecedor»: qualquer produtor agrícola ou qualquer pessoa singular ou coletiva que, independentemente do local onde esteja estabelecido, venda produtos agrícolas e alimentares; o termo «fornecedor» pode incluir agrupamentos desses produtores agrícolas ou agrupamentos dessas pessoas singulares ou coletivas, tais como organizações de produtores, organizações de fornecedores e associações dessas organizações;
- 5) «Produtos agrícolas e alimentares perecíveis»: os produtos agrícolas e alimentares que pela sua natureza ou devido à sua fase de transformação sejam suscetíveis de se tornar impróprios para venda no prazo de 30 dias após a data de colheita, produção ou transformação.

Artigo 3.º

Proibição de práticas comerciais desleais

1. Os Estados-Membros devem assegurar que pelo menos as seguintes práticas comerciais desleais são proibidas:

a) Pagamento pelo comprador ao fornecedor,

i) quando os acordos de fornecimento preveem a entrega de produtos numa base regular:

- para produtos agrícolas e alimentares perecíveis, mais de 30 dias após o final do prazo de entrega acordado em que as entregas foram efetuadas, ou mais de 30 dias após a data de apuramento do montante a pagar para o período de entrega, consoante a data que for posterior;
- para outros produtos agrícolas e alimentares, mais de 60 dias após o final do prazo de entrega acordado em que as entregas foram efetuadas, ou mais de 60 dias após a data de apuramento do montante a pagar para o período de entrega, consoante a data que for posterior;

para efeitos dos prazos de pagamento referidos na presente subalínea, os prazos de entrega acordados são, em qualquer caso, considerados como não superiores a um mês;

ii) quando o acordo de fornecimento não prevê a entrega de produtos numa base regular:

- Para produtos agrícolas e alimentares perecíveis, mais de 30 dias após a data de entrega ou mais de 30 dias após a data de apuramento do montante a pagar, consoante a data que for posterior;
- Para outros produtos agrícolas e alimentares, mais de 60 dias após a data de entrega ou mais de 60 dias após data de apuramento do montante a pagar, consoante a data que for posterior.

Não obstante o disposto nas subalíneas i) e ii) da presente alínea, quando o comprador apura o montante a pagar:

- os prazos de pagamento referidos na subalínea i) começam a correr a partir do termo do prazo de entrega acordado, durante o qual tenham sido efetuadas as entregas; e
 - os prazos de pagamento referidos na subalínea ii) começam a correr a partir da data de entrega;
- b) Cancelamento, pelo comprador, de encomendas de produtos agrícolas e alimentares perecíveis num prazo tão curto que não é razoável esperar que o fornecedor encontre alternativas de comercialização ou utilização desses produtos; a notificação num prazo inferior a 30 dias é sempre considerada como tendo sido feita num prazo curto. Em casos devidamente justificados, os Estados-Membros podem definir períodos mais curtos do que os 30 dias para setores específicos;
- c) Alteração, pelo comprador, de forma unilateral, dos termos de um acordo de fornecimento de produtos agrícolas e alimentares no que respeita à frequência, ao método, ao local, ao calendário ou ao volume do fornecimento ou entrega de produtos agrícolas e alimentares, às normas de qualidade, às condições de pagamento ou aos preços, ou no que respeita à prestação de serviços na medida em que estes sejam referidos explicitamente no n.º 2;
- d) Exigência, pelo comprador ao fornecedor, de pagamentos que não estão relacionados com a venda de produtos agrícolas e alimentares do fornecedor;
- e) Exigência, pelo comprador ao fornecedor, de pagamento pela deterioração ou perda, ou ambas, de produtos agrícolas e alimentares que ocorra nas instalações do comprador depois de a propriedade ter sido transferida para o comprador, quando tal deterioração ou perda não se tenha devido a negligência ou dolo do fornecedor;
- f) Recusa, pelo comprador, de confirmar por escrito os termos de um acordo de fornecimento acordados entre o comprador e o fornecedor e para os quais o fornecedor tenha pedido confirmação por escrito; tal não se aplica se o acordo de fornecimento disser respeito a produtos a fornecer por um membro de uma organização de produtores, incluindo cooperativas, à organização de produtores da qual o fornecedor é membro, quando os estatutos dessa organização de produtores ou as regras e decisões neles previstas, ou derivadas deles, incluam disposições de efeito semelhante aos termos do acordo de fornecimento;
- g) Aquisição, utilização ou divulgação ilegais, pelo comprador, de segredos comerciais do fornecedor, na aceção da Diretiva (UE) 2016/943 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁹⁾;
- h) Ameaça ou concretização de atos de retaliação comercial, pelo comprador, contra um fornecedor quando o fornecedor exerça os seus direitos contratuais ou legais, nomeadamente ao apresentar uma queixa às autoridades competentes ou ao cooperar com as autoridades competentes no decurso de uma investigação;
- i) Exigência, pelo comprador, de indemnização por parte do fornecedor dos custos de análise das queixas de clientes relacionadas com a venda dos produtos do fornecedor, apesar da ausência de negligência ou dolo por parte do fornecedor.

A proibição a que se refere a alínea a) do primeiro parágrafo não prejudica:

- as consequências dos atrasos de pagamento nem as vias de recurso instituídas pela Diretiva 2011/7/UE, que são aplicáveis, em derrogação dos prazos de pagamento estabelecidos nessa diretiva, em função dos prazos de pagamento previstos na presente diretiva;
- a possibilidade de o comprador e o fornecedor acordarem uma cláusula de partilha de valor, na aceção do artigo 172.º-A do Regulamento (UE) n.º 1308/2013.

⁽⁹⁾ Diretiva (UE) 2016/943 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, relativa à proteção de *know-how* e de informações comerciais confidenciais (segredos comerciais) contra a sua aquisição, utilização e divulgação ilegais (JO L 157 de 15.6.2016, p. 1).

A proibição a que se refere a alínea a) do primeiro parágrafo não se aplica aos pagamentos:

- efetuados por um comprador a fornecedor quando esses pagamentos são efetuados no âmbito do regime escolar, em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013;
- efetuados por entidades públicas prestadoras de cuidados de saúde, na aceção do artigo 4.º, n.º 4, alínea b), da Diretiva 2011/7UE;
- efetuados ao abrigo de acordos de fornecimento entre fornecedores de uvas ou mosto para produção de vinho e os seus compradores diretos, desde que:
 - i) as condições específicas de pagamento para vendas estejam incluídas em contratos-tipo que tenham sido tornados obrigatórios pelo Estado-Membro nos termos do artigo 164.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, antes de 1 de janeiro de 2019, e que a prorrogação dos contratos-tipo seja renovada pelos Estados-Membros a partir dessa data sem quaisquer alterações significativas das condições de pagamento em detrimento dos fornecedores de uvas ou mosto; e
 - ii) os acordos de fornecimento entre fornecedores de uvas ou mosto para produção de vinho e os seus compradores diretos sejam plurianuais ou se tornem plurianuais.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que pelo menos as seguintes práticas comerciais desleais são proibidas, a menos que as mesmas tenham sido previamente acordadas de modo claro e inequívoco no acordo de fornecimento ou em qualquer acordo posterior entre o fornecedor e o comprador:

- a) Devolução, pelo comprador ao fornecedor, de produtos agrícolas e alimentares não vendidos, sem efetuar o pagamento desses produtos não vendidos, ou sem efetuar o pagamento do respetivo escoamento, ou de ambos;
- b) Cobrança, ao fornecedor, de um pagamento como condição pelo armazenamento, exposição ou inclusão no inventário dos seus produtos agrícolas e alimentares, ou pela disponibilização desses produtos no mercado;
- c) Exigência, pelo comprador, que o fornecedor assuma a totalidade ou parte do custo dos descontos de produtos agrícolas e alimentares vendidos pelo comprador como parte de uma promoção.
- d) Exigência, pelo comprador ao fornecedor, de pagamento pela publicidade aos produtos agrícolas e alimentares efetuada pelo comprador;
- e) Exigência, pelo comprador ao fornecedor, de pagamento pelas ações de comercialização de produtos agrícolas e alimentares realizadas pelo comprador;
- f) Cobrança, pelo comprador ao fornecedor, da remuneração devida a pessoal para arranjo das instalações utilizadas para a venda dos produtos do fornecedor.

Os Estados-Membros devem garantir que as práticas comerciais referidas na alínea c) do primeiro parágrafo são proibidas, a menos que o comprador, antes de uma promoção iniciada por si mesmo, especifique o período da promoção e a quantidade de produtos agrícolas e alimentares que prevê encomendar ao preço com desconto;

3. Se exigir pagamento ao fornecedor nas situações referidas no n.º 2, alíneas b), c), d), e) ou f), do primeiro parágrafo, o comprador deve, se o fornecedor lhe pedir, facultar-lhe por escrito uma estimativa dos pagamentos por unidade ou dos pagamentos globais, conforme o caso, e, nas situações referidas no n.º 2, alíneas b), d), e) ou f), do primeiro parágrafo, facultar-lhe igualmente por escrito uma estimativa dos custos e das bases dessa estimativa.

4. Incumbe aos Estados-Membros garantir que as proibições estabelecidas nos n.ºs 1 e 2 constituem disposições imperativas aplicáveis a todas as situações abrangidas pelo âmbito dessas proibições, independentemente da legislação que, de outra forma, seria aplicável ao acordo de fornecimento entre as partes.

Artigo 4.º

Autoridades competentes designadas

1. Incumbe a cada Estado-Membro designar uma ou mais autoridades responsáveis pela observância, a nível nacional, das proibições estabelecidas no artigo 3.º («autoridade competente») e informar a Comissão dessa designação.

2. Se um Estado-Membro designar mais do que uma autoridade competente no seu território, esse Estado-Membro designa um ponto de contacto único tanto para a cooperação entre as autoridades competentes e como para a cooperação com a Comissão.

Artigo 5.º

Queixas e confidencialidade

1. Os fornecedores podem apresentar queixa à autoridade competente do Estado-Membro em que o fornecedor está estabelecido ou à autoridade competente do Estado-Membro no qual está estabelecido o comprador suspeito de práticas comerciais proibidas. A autoridade competente a quem foi endereçada a queixa é responsável pela observância das proibições estabelecidas no artigo 3.º.
2. As organizações de produtores, as outras organizações de fornecedores e as associações destas organizações têm o direito de apresentar queixa a pedido de um ou mais dos seus membros ou, se for o caso, a pedido de um ou mais membros das organizações que as integram, quando esses membros considerem que foram afetados por uma prática comercial proibida. Outras organizações com um interesse legítimo em representar os fornecedores têm o direito de apresentar uma queixa, a pedido e no interesse de um fornecedor, desde que essas organizações sejam pessoas coletivas independentes sem fins lucrativos.
3. Os Estados-Membros asseguram que, se o queixoso assim o exigir, a autoridade competente toma as medidas necessárias para a proteção adequada da identidade do queixoso ou dos membros ou fornecedores a que se refere o n.º 2, e para a proteção adequada de quaisquer outras informações cuja divulgação o queixoso considere lesiva dos seus interesses ou dos referidos membros ou fornecedores. O queixoso identifica todas as informações para as quais solicite confidencialidade.
4. Os Estados-Membros asseguram que a autoridade competente que recebe a queixa informe o queixoso, dentro de um prazo razoável após o recebimento da queixa, de que forma tenciona dar seguimento à mesma.
5. Os Estados-Membros asseguram que, se uma autoridade competente considerar não existir justificação suficiente para dar provimento a uma queixa, informe o queixoso dos motivos dessa decisão, dentro de um prazo razoável após a receção da queixa.
6. Os Estados-Membros asseguram que, se a autoridade competente considerar que existem fundamentos suficientes para dar provimento a uma queixa, ela inicie, realize e conclua uma investigação dentro de um prazo razoável.
7. Os Estados-Membros asseguram que, caso a autoridade competente considere que o comprador infringiu as proibições a que se refere o artigo 3.º, ela exija que o comprador ponha termo à prática comercial proibida.

Artigo 6.º

Poderes das autoridades competentes

1. Os Estados-Membros devem garantir que cada uma das suas autoridades competentes dispõe dos recursos e dos conhecimentos especializados necessários para executar as suas atribuições, conferindo-lhes os seguintes poderes:
 - a) Iniciar e realizar inquéritos por iniciativa própria ou no seguimento de queixas;
 - b) Solicitar a compradores e fornecedores as informações necessárias à realização de investigações a práticas comerciais proibidas;
 - c) Efetuar inspeções no local sem aviso prévio, no âmbito das suas investigações, em conformidade com as regras e os procedimentos nacionais;
 - d) Decidir no sentido de constatar infrações às proibições estabelecidas no artigo 3.º e exigir ao comprador que cesse a prática comercial proibida; a autoridade pode abster-se de tomar essa decisão, caso haja o risco de esta revelar a identidade do queixoso ou de divulgar qualquer outra informação cuja divulgação o queixoso considere lesiva dos seus interesses, e desde que este tenha identificado as informações em causa nos termos do artigo 5.º, n.º 3;
 - e) Impor ou iniciar processos para a aplicação aos infratores de coimas, de outras sanções igualmente eficazes e de medidas cautelares, em conformidade com as normas e os procedimentos nacionais;
 - f) Publicar regularmente as suas decisões tomadas nos termos das alíneas d) e e).

As sanções a que se refere a alínea e) do primeiro parágrafo devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, tendo em conta a natureza, duração, recorrência e gravidade da infração.

2. Os Estados-Membros devem garantir que o exercício dos poderes referidos no primeiro parágrafo esteja sujeito a salvaguardas adequadas no que respeita aos direitos de defesa, em conformidade com os princípios gerais do direito da União e da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente nos casos em que o queixoso solicite o tratamento confidencial das informações, nos termos do artigo 5.º, n.º 3.

Artigo 7.º

Resolução alternativa de litígios

Sem prejuízo do direito dos fornecedores a apresentarem uma queixa nos termos do artigo 5.º, e das competências das autoridades competentes nos termos do artigo 6.º, os Estados-Membros podem promover a utilização voluntária de mecanismos alternativos de resolução de litígios que sejam eficazes e independentes, como por exemplo a mediação, com vista à resolução de litígios entre fornecedores e compradores no que respeita ao recurso a práticas comerciais desleais por parte do comprador.

Artigo 8.º

Cooperação entre autoridades competentes

1. Incumbe aos Estados-Membros garantir que as autoridades competentes cooperam eficazmente entre si e com a Comissão, e que se prestam assistência mútua nas investigações que tenham uma dimensão transfronteiriça.
2. As autoridades competentes devem reunir-se, pelo menos, uma vez por ano para debater a aplicação da presente diretiva com base nos relatórios anuais referidos no artigo 10.º, n.º 2. As autoridades competentes devem debater as boas práticas, novos casos e novos desenvolvimentos no domínio das práticas comerciais desleais na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar, e devem trocar informações, em especial no que toca às medidas de execução que tenham adotado em conformidade com a presente diretiva e às suas práticas de execução. As autoridades competentes podem adotar recomendações no intuito de incentivar a aplicação coerente da presente diretiva e de melhorar a respetiva execução. A Comissão facilitará a realização dessas reuniões.
3. A Comissão deve estabelecer e gerir um sítio Web que permita o intercâmbio de informações entre as autoridades competentes e a Comissão, designadamente no respeitante às reuniões anuais. A Comissão deve criar um sítio Web público que forneça os dados de contacto das autoridades competentes designadas e as ligações aos sítios Web das autoridades competentes nacionais ou outras autoridades dos Estados-Membros, que incluirá igualmente informações sobre as medidas de transposição da presente diretiva referidas no artigo 13.º, n.º 1.

Artigo 9.º

Regras nacionais

1. Com vista a assegurar um nível de proteção superior, os Estados-Membros podem manter ou introduzir regras destinadas a lutar contra práticas comerciais desleais, que sejam mais rigorosas do que as dispostas na presente diretiva, desde que essas regras nacionais sejam compatíveis com as regras de funcionamento do mercado interno.
2. A presente diretiva não prejudica as regras nacionais que visam lutar contra práticas comerciais desleais que não sejam abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, desde que essas regras sejam compatíveis com as regras de funcionamento do mercado interno.

Artigo 10.º

Relatório

1. Os Estados-Membros asseguram que as respetivas autoridades competentes publicam um relatório anual sobre as suas atividades que se enquadrem no âmbito de aplicação da presente diretiva. Esse relatório deve indicar, nomeadamente, o número de queixas recebidas e o número de investigações iniciadas ou encerradas durante o ano anterior. Para cada investigação encerrada, o relatório deve conter uma descrição resumida do assunto, o desfecho da investigação e, se for caso disso, da decisão tomada, sujeito aos requisitos de confidencialidade estabelecidos no artigo 5.º, n.º 3.
2. Até 15 de março de cada ano, os Estados-Membros transmitem à Comissão um relatório relativo às práticas comerciais desleais nas relações entre empresas na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar. Devem constar desse relatório, nomeadamente, todos os dados pertinentes relativos à aplicação e execução no Estado-Membro em causa, durante o ano anterior, das regras estabelecidas na presente diretiva.

3. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam:
 - a) Regras relativas às informações necessárias para a aplicação do n.º 2;
 - b) Disposições relativas à gestão das informações a enviar pelos Estados-Membros à Comissão e regras sobre o teor e forma dessas informações;
 - c) Disposições relativas à transmissão ou à disponibilização de informações e documentos aos Estados-Membros, a organizações internacionais, a autoridades competentes de países terceiros ou ao público, sob reserva da proteção de dados pessoais e do interesse legítimo dos produtores agrícolas e das empresas na proteção dos seus segredos comerciais.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

Artigo 11.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Organização Comum dos Mercados Agrícolas, criado pelo artigo 229.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 12.º

Avaliação

1. Até 1 de novembro de 2025, a Comissão deve proceder à primeira avaliação da presente diretiva e apresentar ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre as principais conclusões dessa avaliação. Esse relatório deve ser acompanhado, se for o caso, de propostas legislativas.
2. Essa avaliação deve abordar pelo menos:
 - a) A eficácia das medidas aplicadas a nível nacional destinadas a combater as práticas comerciais desleais na cadeia de abastecimento agrícola e alimentar;
 - b) A eficácia da cooperação entre as autoridades competentes e, se for o caso, identificar formas de melhorar essa cooperação.
3. A Comissão baseia o relatório referido no n.º 1 nos relatórios anuais a que se refere o artigo 10.º, n.º 2. Se necessário, a Comissão pode solicitar informações adicionais aos Estados-Membros, incluindo informações sobre a eficácia das medidas implementadas a nível nacional e a eficácia da cooperação e da assistência mútua.
4. Até 1 de novembro de 2021, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, assim como ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, um relatório intercalar sobre o estado de transposição e de aplicação da presente diretiva.

Artigo 13.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até 1 de maio de 2021, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar as referidas disposições o mais tardar em 1 de novembro de 2021.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

*Artigo 14.º***Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor no quinto dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 15.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 17 de abril de 2019.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

O Presidente

G. CIAMBA

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS INTERNOS E DE PROCESSO

ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO DE PROCESSO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, designadamente o seu artigo 253.º, sexto parágrafo,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica, designadamente o seu artigo 106.º-A, n.º 1,

Tendo em conta o Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia, designadamente o seu artigo 63.º,

Considerando que há que precisar, no Regulamento de Processo, as modalidades de execução do mecanismo de recebimento prévio dos recursos de decisões do Tribunal Geral previsto no artigo 58.º-A do Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da União Europeia e determinar tanto as modalidades de apresentação e de exame dos pedidos de recebimento do recurso como a tramitação concreta do processo na sequência do referido exame,

Com a aprovação do Conselho, dada em 9 de abril de 2019,

ADOA AS SEGUINTE ALTERAÇÕES AO SEU REGULAMENTO DE PROCESSO:

Artigo 1.º

É inserido o seguinte capítulo no título V do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça de 25 de setembro de 2012 ⁽¹⁾:

«Capítulo I-A

DO RECEBIMENTO PRÉVIO DOS RECURSOS DE DECISÕES DO TRIBUNAL GERAL REFERIDOS NO ARTIGO 58.º-A DO ESTATUTO

*Artigo 170.º-A***Pedido de recebimento do recurso**

1. Nas situações previstas no artigo 58.º-A, primeiro e segundo parágrafos, do Estatuto, o recorrente deve juntar à petição um pedido de recebimento do recurso em que expõe a questão importante que o recurso suscita para a unidade, a coerência ou o desenvolvimento do direito da União e que deve conter todos os elementos necessários que permitam ao Tribunal de Justiça pronunciar-se sobre esse pedido. Caso esse pedido não seja apresentado, o Vice-Presidente do Tribunal declara o recurso inadmissível.
2. O pedido de recebimento do recurso não deve exceder sete páginas, redigidas de acordo com as regras formais constantes das Instruções práticas às partes relativas aos processos apresentados no Tribunal de Justiça, adotadas com fundamento no presente regulamento.
3. Se o pedido de recebimento do recurso não respeitar as exigências enunciadas no número anterior, o Secretário fixa ao recorrente um prazo curto para a respetiva regularização. Na falta de regularização no prazo previsto, o Vice-Presidente do Tribunal de Justiça decide, sob proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, se a inobservância desta formalidade determina a inadmissibilidade formal do recurso.

⁽¹⁾ JO L 265 de 29.9.2012, p. 1, retificado em 9 de outubro de 2012 (JO L 274 de 9.10.2012, p. 34), conforme alterado em 18 de junho de 2013 (JO L 173 de 26.6.2013, p. 65) e em 19 de julho de 2016 (JO L 217 de 12.8.2016, p. 69), retificado em 14 de junho de 2018 (JO L 149 de 14.6.2018, p. 26).

*Artigo 170.º-B***Decisão sobre o pedido de recebimento do recurso**

1. O Tribunal de Justiça decide do pedido de recebimento do recurso o mais rapidamente possível.
2. A decisão sobre este pedido é tomada, sob proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, por uma secção especialmente criada para o efeito, presidida pelo Vice-Presidente do Tribunal de Justiça e da qual também fazem parte o juiz-relator e o Presidente da secção de três juízes a que o juiz-relator esteja afeto na data de apresentação do pedido.
3. Decide-se por meio de despacho fundamentado sobre o pedido de recebimento do recurso da decisão do Tribunal Geral.
4. Quando o recurso da decisão do Tribunal Geral for recebido, total ou parcialmente, à luz dos critérios enunciados no artigo 58.º-A, terceiro parágrafo, do Estatuto, o processo segue os seus trâmites em conformidade com os artigos 171.º a 190.º-A do presente regulamento. O despacho previsto no número anterior é notificado, juntamente com o recurso, às partes no processo em causa no Tribunal Geral e, quando o recurso for parcialmente recebido, precisa os fundamentos ou as partes do recurso sobre os quais deve incidir a resposta.»
5. O Tribunal Geral e, quando não sejam partes no processo em causa neste último, os Estados-Membros, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão Europeia são imediatamente informados pelo Secretário da decisão de recebimento do recurso da decisão do Tribunal Geral.»

Artigo 2.º

As presentes alterações ao Regulamento de Processo, autênticas nas línguas mencionadas no artigo 36.º do referido regulamento, são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* e entram em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Adotado no Luxemburgo, em 9 de abril de 2019.

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)



Serviço das Publicações da União Europeia
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

PT