



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Contexto geral**

A União Europeia estabeleceu como objetivo em matéria de alterações climáticas limitar o aumento da temperatura mundial a 2 °C acima dos níveis pré-industriais. Para alcançar este objetivo, é necessário que as emissões mundiais atinjam o pico em 2020 e sofram uma redução em todo o mundo de, pelo menos, 50% até 2050, em comparação com 1990. O Conselho Europeu reafirmou o objetivo da UE de redução de 80-95% até 2050, em relação aos níveis de 1990, no contexto das reduções a realizar coletivamente pelos países desenvolvidos.

As atuais políticas só permitiriam reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) de cerca de 40% até 2050. O «*Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050*»¹ estabelece a forma de cumprir mais eficazmente em termos de custos o objetivo de redução interna de 80% das emissões até 2050. Mostra que cada setor da economia deve dar a sua contribuição e que, em função do cenário, é necessário que, em comparação com 1990, as emissões dos transportes se situem entre +20% e -9% até 2030 e diminuam 54% a 67% até 2050².

Enquanto as emissões dos outros setores estão, em geral, a diminuir, o transporte rodoviário é um dos poucos setores em que as emissões têm aumentado rapidamente: entre 1990 e 2008, as emissões do transporte rodoviário aumentaram 26%. Em 2008, cerca de 70% das emissões de CO₂ dos transportes tiveram origem no transporte rodoviário³. Assim, esta é a segunda maior fonte de emissões de GEE na UE, contribuindo para cerca de um quinto das emissões totais de CO₂ da União.

Em março de 2011, a Comissão adotou o «*Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*». Nele estabelece uma estratégia para os transportes que visa uma redução de 60% das emissões de GEE nos transportes até 2050.

- **O Regulamento**

O Regulamento (UE) n.º 443/2009 estabelece o quadro para a redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros até 2020. É aplicado em duas fases. Para o primeiro período, até 2015, foram estabelecidas as formas de alcançar os objetivos. Para o segundo período, até 2020, o objetivo não produz efeitos sem a aplicação das necessárias formas de consecução, a determinar na revisão do regulamento. Este objetivo foi estabelecido no processo de codecisão e não é reconsiderado na revisão.

A não determinação ou não execução das formas de consecução teria efeitos negativos para os fabricantes de veículos e os fornecedores de peças, que necessitam de segurança no que respeita à tecnologia e aos veículos que serão necessários para atingir o objetivo.

¹ COM(2011) 112 final.

² Não incluindo as emissões marítimas internacionais

³ *EU transport in figures 2011*, Comissão Europeia

As formas de consecução são aspetos da aplicação que têm impacto no modo como é alcançado o objetivo em matéria de emissões. Entre as principais formas previstas no atual regulamento está a curva de valores-limite que é definida pelo parâmetro da utilidade e a função que descreve a relação entre o parâmetro da utilidade e as emissões de CO₂ (estabelecendo a forma e a inclinação). Outras formas são o regime de taxas sobre as emissões excedentárias, a ecoinovação, as derrogações, a formação de agrupamentos, a adoção progressiva dos objetivos e a concessão de supercréditos por um período de tempo limitado.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

Consultas das partes interessadas

- *Peritos externos*

Um estudo externo intitulado «*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*»⁴ forneceu a principal análise subjacente à proposta. Inclui uma avaliação de diferentes formas de consecução e a análise dos seus custos. Foi utilizado o modelo PRIMES-TREMOVE para avaliar os impactos gerais dos objetivos de 2020.

- *Consulta das partes interessadas*

As partes interessadas foram consultadas formalmente por meio de um questionário em linha e por ocasião de uma reunião. A sua contribuição foi tomada em conta na avaliação das possíveis opções para regulamentar as emissões de CO₂ dos automóveis.

- Consulta pública

Foi efetuada no outono de 2011 uma consulta pública em linha. No seu conjunto, as respostas recebidas mostram claramente que a regulamentação das emissões dos veículos é importante, deve ser efetuada tendo em conta os objetivos a longo prazo em termos de GEE, basear-se nas emissões médias dos veículos novos e ser tecnologicamente neutra. Houve opiniões muito divididas quanto ao bom funcionamento da atual legislação. A principal razão parece estar no facto de muitos pensarem que a atual legislação não é suficientemente sólida. Foi manifestado um forte apoio ao estabelecimento de objetivos para além de 2020, independentemente de outras medidas que possam ser aplicadas. Os resultados da consulta pública foram resumidos e publicados⁵.

- Reunião das partes interessadas

Em 6 de dezembro de 2011 foi realizada uma reunião das partes interessadas. Nela foi apresentado o estudo realizado e as apresentações feitas na reunião foram publicadas juntamente com um resumo da discussão⁶. Os participantes não manifestaram nenhum desacordo importante com a análise apresentada; as ONG argumentaram que, na medida em que os custos são inferiores ao que inicialmente se pensava, os objetivos devem ser mais rigorosos.

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Avaliação de impacto

Foi elaborada uma avaliação de impacto conjunta em apoio à presente proposta, bem como uma proposta equivalente de alteração do Regulamento (UE) n.º 510/2011. Adotou-se uma ampla abordagem para identificar as opções políticas, abrangendo as questões evocadas na legislação, as surgidas durante a aplicação e as avaliadas nos estudos que analisam as possíveis abordagens para melhorar a eficácia da legislação. Foram analisados os seguintes aspetos:

- a) Manutenção do *statu quo*;
- b) Formas de consecução do objetivo para os automóveis;
- c) Simplificação e redução do ónus administrativo;
- d) Adaptação ao novo ciclo de ensaios;
- e) Forma e rigor da legislação para além de 2020.

Com base na análise do seu impacto económico, ambiental e social, a avaliação de impacto chegou às seguintes conclusões:

- O parâmetro de utilidade para os automóveis deve continuar a ser a massa; a curva de valores-limite deve continuar a ser linear.
- Os dados de que se dispõe indicam que, para reduzir as distorções de mercado, a inclinação da curva deve ser definida a um nível relativamente baixo.
- A taxa sobre emissões excedentárias deve ser mantida em 95 EUR por g/km por veículo.
- O regulamento deve ser atualizado a fim de ser compatível com o Tratado de Lisboa.
- O procedimento de derrogação deve ser simplificado com a introdução de uma isenção *de minimis* da obrigação de respeitar o objetivo em matéria de CO₂ para os fabricantes mais pequenos. Além disso, deve ser permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A União Europeia já atuou neste domínio ao adotar o Regulamento (CE) n.º 443/2009 com base no capítulo dedicado ao ambiente do Tratado. O mercado único é também a base para a atuação a nível da União e não dos Estados-Membros a fim de assegurar requisitos comuns em toda a União e assim reduzir ao mínimo os custos para os fabricantes.

A adoção da proposta não implica a revogação de legislação em vigor.

Síntese da ação proposta

A proposta altera o regulamento a fim de aplicar formas de consecução do objetivo de 95 g de CO₂/km para os automóveis novos de passageiros, a alcançar em 2020. As principais formas de consecução são as seguintes:

- O parâmetro de utilidade continua a ser a massa do veículo em ordem de marcha.
- A curva de valores-limite mantém-se linear, com uma inclinação de 60% em relação à frota de referência que continua a ser a frota de 2006 em harmonia com a curva de valores-limite de 2015.
- Serão introduzidos entre 2020 e 2023 supercréditos para os automóveis que emitem menos de 35 g de CO₂/km, com um coeficiente multiplicador de 1,3 e limitados a um número cumulativo de 20 000 veículos por fabricante durante o período abrangido pelo regime.
- O objetivo para efeitos da derrogação concedida aos fabricantes de nicho é atualizado para 2020.
- Os fabricantes responsáveis por menos de 100 matrículas de automóveis novos de passageiros por ano são isentos da obrigação de respeitar um objetivo em matéria de CO₂.
- É permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes.
- É mantido o regime deecoinovação quando se aplica um procedimento de ensaio revisto.
- A taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 EUR por g/km por veículo.
- As disposições relativas ao procedimento do comité são atualizadas a fim de serem compatíveis com o Tratado de Lisboa.

Na medida em que a indústria beneficia de indicações do regime regulamentar que seriam aplicáveis para além de 2020, a proposta prevê uma nova revisão que terá lugar, o mais tardar, em 31 de dezembro de 2014.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não exige recursos financeiros adicionais.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

- Cláusula de reexame/revisão/caducidade

A proposta inclui uma cláusula de reexame.

- Espaço Económico Europeu

O ato proposto incide em matérias respeitantes ao EEE, pelo que o seu âmbito deve ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

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 Europeu⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 13.º, n.º 5, do 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 ligeiros⁹, a Comissão deve rever as formas de consecução do objetivo de 95 g de CO₂/km até 2020 com uma boa relação custo-eficácia, nomeadamente as fórmulas que constam do anexo I e as derrogações previstas no artigo 11.º. A proposta de alteração do regulamento deve ser tão neutra quanto possível do ponto de vista da concorrência, socialmente equitativa e sustentável.
- (2) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 95 g de CO₂/km, as emissões de CO₂ devem continuar a ser medidas em conformidade com o 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

⁷ JO C , p. .

⁸ JO C , p. .

⁹ JO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos¹⁰ e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras.

- (3) Reconhecendo os elevados custos de investigação e desenvolvimento e de produção unitária das primeiras gerações de veículos hipocarbónicos, deve ser acelerado e facilitado, provisoriamente e dentro de determinados limites, o processo da sua introdução no mercado da União nas fases iniciais da sua comercialização.
- (4) Reconhecendo os impactos desproporcionados para os pequenos fabricantes em resultado do cumprimento dos objetivos de emissões específicas definidos com base na utilidade do veículo, do elevado ónus administrativo do procedimento de derrogação e do benefício apenas marginal em termos de emissões de CO₂ evitadas dos veículos vendidos por esses fabricantes, os produtores responsáveis pela produção anual de menos de 500 automóveis novos de passageiros são excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias.
- (5) O procedimento de concessão de derrogações aos fabricantes que produzem em pequenos volumes deve ser simplificado a fim de permitir uma maior flexibilidade em termos de calendário de aplicação da derrogação pelos fabricantes e da decisão a conceder pela Comissão.
- (6) O procedimento relativo à concessão de derrogações aos fabricantes de nicho deve ser mantido para 2020. Contudo, afim de garantir que o esforço de redução exigido aos fabricantes de nicho é coerente com o dos grandes fabricantes, deve ser aplicado a partir de 2020 um objetivo inferior em 45% às emissões específicas médias dos fabricantes de nicho em 2007.
- (7) Para permitir que a indústria automóvel realize investimentos e inovações a longo prazo, é conveniente fornecer indicações sobre a forma como o presente regulamento deve ser alterado para o período após 2020. Tais indicações devem basear-se numa avaliação da taxa de redução necessária em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União, bem como das implicações para o desenvolvimento de tecnologias com uma boa relação custo-eficácia para a redução das emissões de CO₂ dos veículos. É, por conseguinte, conveniente que estes aspetos sejam revistos, que a Comissão apresente um relatório e que, se adequado, sejam apresentadas as correspondentes propostas para os objetivos após 2020.
- (8) Em conformidade com o regulamento, a Comissão deve efetuar uma avaliação de impacto a fim de verificar os procedimentos de ensaio para que estes reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de CO₂. Esse trabalho está a ser efetuado através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, mas ainda não se encontra concluído. Para este fim, o anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009 estabelece limites de emissões para 2020 medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008. Quando os procedimentos de ensaio forem alterados, os limites estabelecidos no anexo I devem ser adaptados a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos.

¹⁰ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

- (9) É conveniente adaptar a redação do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de assegurar que o conceito de empresas ligadas (ou empresas coligadas) é conforme com as disposições do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações¹¹ de empresas, bem como com o artigo 3.º, n.º 2, do 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 ligeiros¹².
- (10) O Regulamento (CE) n.º 443/2009 confere poderes à Comissão para executar algumas das suas disposições em conformidade com os procedimentos estabelecidos na Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de junho de 1999¹³. Em consequência da entrada em vigor do Tratado de Lisboa, esses poderes têm de ser harmonizados com os artigos 290.º e 291.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- (11) A fim de garantir condições uniformes de aplicação do Regulamento (CE) n.º 443/2009, devem ser conferidas competências de execução à Comissão. As referidas competências devem ser exercidas em conformidade com o 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 Comissão¹⁴.
- (12) O poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão para que esta possa completar as regras relativas às derrogações dos objetivos de emissões específicas, alterar os requisitos de dados para efeitos da monitorização das emissões de CO₂ e adaptar as fórmulas de cálculo das emissões específicas de CO₂ que constam do anexo I em função das alterações no valor de massa do veículo e o procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO₂ a que se refere o Regulamento (CE) n.º 715/2007. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos. Quando preparar e redigir atos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (13) É conveniente manter a abordagem para o estabelecimento do objetivo com base numa relação linear entre a utilidade do automóvel e o seu objetivo de emissões de CO₂ expresso pelas fórmulas do anexo I, na medida em que tal permite manter a diversidade do mercado de automóveis de passageiros e a capacidade dos fabricantes para dar resposta às diferentes necessidades dos consumidores, e assim evitar qualquer distorção injustificada da concorrência.
- (14) A Comissão avaliou a disponibilidade de dados sobre a superfície de apoio das rodas e a sua utilização como parâmetro de utilidade no anexo I. Tais dados estão disponíveis e a sua utilização potencial foi considerada na avaliação de impacto, com base na qual

¹¹ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

¹² JO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

¹³ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹⁴ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

se concluiu que o parâmetro de utilidade utilizado na fórmula para 2020 deve ser a massa. Contudo, o menor custo e as vantagens de uma mudança do parâmetro de utilidade para a superfície de apoio das rodas devem ser considerados na futura revisão.

- (15) O Regulamento (CE) n.º 443/2009 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O SEGUINTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 443/2009 é alterado do seguinte modo:

- (1) No artigo 1.º, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O presente regulamento fixa um objetivo de 95 g de CO₂/km de emissões médias para a frota de automóveis novos, a partir de 2020, medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008 e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras.»

- (2) No artigo 2.º, é inserido o seguinte n.º 4:

«4. O artigo 4.º, o artigo 8.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 9.º e o artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por menos de 500 automóveis novos de passageiros matriculados na UE no ano civil precedente.»

- (3) No artigo 3.º, n.º 2, alínea a), o primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«- o poder de exercer mais de metade dos direitos de voto, ou»

- (4) Após o artigo 5.º, é inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 5.º-A*

Supercréditos para o objetivo de 95 g de CO₂/km

1. No cálculo das emissões específicas médias de CO₂, cada automóvel novo de passageiros com emissões específicas de CO₂ inferiores a 35 g de CO₂/km deve ser contabilizado como 1,3 automóveis de passageiros no período de 2020 a 2023 e como 1 automóvel de passageiros no período a partir de 2024.

2. O número máximo de automóveis novos de passageiros a ter em conta na aplicação do coeficiente multiplicador estabelecido no n.º 1 para o período de 2020 a 2023 não deve exceder um total cumulativo de 20 000 novas matrículas de automóveis de passageiros por fabricante.»

- (5) O artigo 8.º, n.º 9, passa a ter a seguinte redação:

«9. A Comissão adota regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de vigilância e comunicação de dados ao abrigo do presente artigo e à aplicação do anexo II por meio de atos de execução. Tais atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2.

A Comissão pode adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A a fim de alterar o anexo II no que respeita aos requisitos de dados e parâmetros de dados.»

(6) O artigo 9.º, n.º 3, passa a ter a seguinte redação:

«3. A Comissão adota as disposições pormenorizadas relativas à cobrança de taxas sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1 por meio de atos de execução. Tais atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2.»

(7) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, é suprimida a última frase.

b) No n.º 4, segundo parágrafo, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Se o pedido estiver relacionado com o ponto 1, alíneas a) e b), do anexo I, um objetivo que corresponda a uma redução de 25% em relação às emissões específicas médias de CO₂ em 2007 ou, caso seja apresentado um pedido único para várias empresas ligadas, uma redução de 25% em relação à média das emissões específicas médias de CO₂ dessas empresas em 2007.»

c) No n.º 4, segundo parágrafo, é inserida a seguinte alínea c):

«c) Se o pedido estiver relacionado com o ponto 1, alínea c) do anexo I, 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 específicas médias de CO₂ dessas empresas em 2007.»

(8) b) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. A Comissão deve adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A que estabelece regras destinadas a completar os n.ºs 1 a 7 do presente artigo, no que respeita aos critérios de elegibilidade para as derrogações, ao teor dos pedidos e ao teor e avaliação dos programas de redução das emissões específicas de CO₂.»

(9) No artigo 12.º, n.º 2, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

«A Comissão deve adotar as disposições de execução relativas ao procedimento de aprovação das tecnologias inovadoras a que se refere o n.º 1 por meio de atos de execução. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 14.º, n.º 2, do presente regulamento.»

(10) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Essas medidas devem ser adotadas por meio de atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A.»

b) No n.º 3, é suprimido o segundo parágrafo.

c) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Até 31 de dezembro de 2014, a Comissão deve rever os objetivos de emissões específicas, as formas de consecução e outros aspetos do presente regulamento a fim de estabelecer os objetivos de emissões de CO₂ para os automóveis novos de passageiros para o período após 2020.»

d) O n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. A Comissão deve ser habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 14.º-A para adaptar as fórmulas do anexo I de modo a refletir qualquer alteração no procedimento de ensaio regulamentar para a medição das emissões específicas de CO₂ a que se refere o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o Regulamento (CE) n.º 692/2008, assegurando ao mesmo tempo que os requisitos de redução aplicáveis a fabricantes e veículos de utilidade diferente ao abrigo dos antigos e dos novos procedimentos de ensaio têm um rigor comparável.»

(11) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 14.º
Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité das Alterações Climáticas criado pelo artigo 9.º da Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. Trata-se de um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»

(12) É inserido o seguinte artigo 14.º-A:

«Artigo 14.º-A
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 referidos no artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo, no artigo 11.º, n.º 8, no artigo 13.º, n.º 2, terceiro parágrafo, e no artigo 13.º, n.º 7, é conferido à Comissão por um período indeterminado a partir de [data da entrada em vigor do presente regulamento].

3. A delegação de poderes referida no artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo, no artigo 11.º, n.º 8, no artigo 13.º, n.º 2, terceiro parágrafo, e no artigo 13.º, n.º 7, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A

decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não prejudica a validade dos atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 8.º, n.º 9, segundo parágrafo, artigo 11.º, n.º 8, artigo 13.º, n.º 2, terceiro parágrafo, e artigo 13.º, n.º 7, 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 e ao Conselho ou se, antes do termo desse período, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não formularão objeções. O prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

(13) No ponto 1 do anexo I, é inserida a alínea c) seguinte:

«c) A partir de 2020:

Emissões específicas de CO₂ = 95 + a × (M – M₀)

Em que:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

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

a = 0,0333.»

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente