



A9-0298/2023

20.10.2023

*****I**

RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Alexandr Vondra

Relatores de parecer (*):
Massimiliano SALINI, Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

(*) Comissões associadas – Artigo 57.º do Regimento

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
- *** Processo de aprovação
- ***I Processo legislativo ordinário (primeira leitura)
- ***II Processo legislativo ordinário (segunda leitura)
- ***III Processo legislativo ordinário (terceira leitura)

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta no projeto de ato.)

Alterações a um projeto de ato

Alterações do Parlamento apresentadas em duas colunas

As supressões são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda. As substituições são assinaladas em *itálico* e a *negrito* na coluna da esquerda e na coluna da direita. O texto novo é assinalado em *itálico* e a *negrito* na coluna da direita.

A primeira e a segunda linhas do cabeçalho de cada alteração identificam o passo relevante do projeto de ato em apreço. Se uma alteração disser respeito a um ato já existente, que o projeto de ato pretenda modificar, o cabeçalho comporta ainda uma terceira e uma quarta linhas, que identificam, respetivamente, o ato existente e a disposição visada do ato em causa.

Alterações do Parlamento apresentadas sob a forma de texto consolidado

Os trechos novos são assinalados em *itálico* e a *negrito*. Os trechos suprimidos são assinalados pelo símbolo **■** ou rasurados. As substituições são assinaladas formatando o texto novo em *itálico* e a *negrito* e suprimindo, ou rasurando, o texto substituído.

Exceção: as modificações de natureza estritamente técnica introduzidas pelos serviços com vista à elaboração do texto final não são assinaladas.

ÍNDICE

	Página
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS	98
ANEXO: LISTA DAS ENTIDADES OU PESSOAS DAS QUAIS O RELATOR RECEBEU CONTRIBUIÇÕES	103
PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES	104
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA .	143
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO	200
PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	306
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO	308

PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2022)0586),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0375/2022),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 27 de abril de 2023¹
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de xxx²,
 - Tendo em conta os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, da Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores e da Comissão dos Transportes e do Turismo,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (A9-0298/2023),
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos Parlamentos nacionais.

¹ Ainda não publicado no Jornal Oficial.

² Ainda não publicado no Jornal Oficial.

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando -1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(-1) A Decisão (UE) 2022/591 do Parlamento Europeu e do Conselho¹ relativa a um Programa Geral de Ação da União para 2030 em Matéria de Ambiente define como um dos seis objetivos temáticos da União para o período até 31 de dezembro de 2030 a consecução de uma poluição zero, inclusivamente em relação a substâncias químicas prejudiciais, a fim de lograr um ambiente livre de substâncias tóxicas, incluindo o ar, a água e os solos, bem como em relação à poluição luminosa e sonora, e proteger a saúde e o bem-estar das pessoas, animais e ecossistemas contra riscos e impactos negativos relacionados com o ambiente.

¹ Decisão (UE) 2022/591 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de abril de 2022, relativa a um Programa Geral de Ação da União para 2030 em Matéria de Ambiente (JO L 114 de 12.4.2022, p. 22).

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando -1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(-1-A) O Pacto Ecológico Europeu^{1-A} é a proposta da Europa para iniciar uma transição com vista a alcançar, o mais tardar até 2050, uma economia limpa e circular com impacto neutro no clima, ao otimizar a gestão dos recursos, minimizar a poluição e reconhecer simultaneamente a necessidade de políticas profundamente transformadoras. A União está igualmente empenhada em executar a Agenda 2030 para o Desenvolvimento

Sustentável^{1-B} e concretizar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável fixados na mesma^{1-C}. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, adotada em dezembro de 2020^{1-D}, e o Plano de Ação para a Poluição Zero^{1-E}, adotado em maio de 2021, abordam especificamente os aspetos do Pacto Ecológico Europeu relacionados com a poluição dos transportes. Existem outras políticas especialmente importantes para esta iniciativa, como por exemplo a Diretiva Qualidade do Ar Ambiente (DQAA)^{1-F}, a Nova Estratégia Industrial para a Europa^{1-G}, as normas de emissões de CO₂ para os automóveis e furgões^{1-H} e as metas de emissões de CO₂ para veículos pesados novos^{1-I}.

1-A Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Pacto Ecológico Europeu; COM(2019) 640 final

1-B

https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1 ¶E

1-C <https://sdgs.un.org/goals>

1-D COM(2020) 789 final

1-E COM(2021) 400 final

1-F Diretiva 2008/50/CE

1-G COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final

1-H COM(2021) 556

1-I COM(2023) 88 final

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 1

Texto da Comissão

(1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴³ introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.

⁴³ 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).

Alteração

(1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴³ introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, ***bem como para os pneus de todos os veículos.***

⁴³ 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).

Justificação

O regulamento em questão deve ser aplicável a todos os pneus e não apenas aos pneus usados pelos veículos Euro 7.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) Uma transição bem-sucedida para a mobilidade com nível nulo de emissões requer 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 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 o fornecimento sustentável de materiais para baterias e a produção, reutilização e reciclagem sustentáveis de baterias na Europa. A transição requer uma ação coerente a nível europeu, nacional, regional e local.

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-B) A fim de apoiar a transição para uma mobilidade limpa e, ao mesmo tempo, reindustrializar a Europa e apoiar os cidadãos, é essencial manter os preços dos veículos particulares e comerciais acessíveis para os cidadãos e as empresas. Isso ajudará a preservar a qualidade de vida, a competitividade e a inovação industrial, e apoiará a criação de emprego e o desenvolvimento de competências no setor.

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 2-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-C) Deve ser assegurada uma transição socialmente aceitável e justa para a mobilidade sem 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. Importa desenvolver programas específicos à escala da União e a nível nacional e regional, como os planos territoriais de transição justa para regiões dependentes da produção automóvel, no âmbito do Mecanismo para uma Transição Justa, tendo em vista a requalificação, a melhoria das competências e a reafetação 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.

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6») e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)⁴⁵. ***A razão para a existência de dois regulamentos foi o facto de as emissões dos veículos pesados terem sido verificadas com base em ensaios do motor, ao passo que, no caso dos veículos ligeiros, basearam-se em ensaios do veículo completo. Desde então, foram desenvolvidas metodologias que***

Alteração

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6») e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)⁴⁵.

permitem ensaios de veículos ligeiros e pesados na estrada. Por conseguinte, deixou de ser necessário basear a homologação nos ensaios do motor.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 5

Texto da Comissão

(5) A incorporação dos requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 num único regulamento deve assegurar a coerência interna do sistema de homologação de emissões dos veículos ligeiros e pesados, permitindo simultaneamente limites de emissão diferentes para esses veículos.

Alteração

(5) A incorporação dos requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 num único regulamento deve assegurar a coerência interna do sistema de homologação de emissões dos veículos ligeiros e pesados, permitindo simultaneamente limites de emissão ***e regras e condições de ensaio*** diferentes para esses veículos.

Alteração 9

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão

(7) É igualmente necessário reduzir a complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro. A simplificação é alcançada através da eliminação de datas de aplicação diferentes para os limites e ensaios **existentes ao abrigo das normas Euro 6 e Euro VI**, da eliminação de ensaios de emissões múltiplos e complexos nos casos em que esses ensaios não são necessários, da referência a normas ao abrigo dos regulamentos da ONU em vigor, quando aplicável, e da garantia de um conjunto simplificado e coerente de procedimentos e ensaios para as várias etapas da homologação de emissões.

Alteração

(7) É igualmente necessário reduzir a complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro. A simplificação é alcançada através da eliminação de datas de aplicação diferentes para os limites e ensaios, da eliminação de ensaios de emissões múltiplos e complexos nos casos em que esses ensaios não são necessários, da referência a normas ao abrigo dos regulamentos da ONU em vigor, quando aplicável, e da garantia de um conjunto simplificado e coerente de procedimentos e ensaios para as várias etapas da homologação de emissões.

Alteração 10

Proposta de regulamento

Considerando 8

Texto da Comissão

(8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução com um conjunto mínimo de restrições, limites e outros requisitos de condução **e não apenas em laboratório**.

Alteração

(8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução **que sejam estatisticamente relevantes** com um conjunto mínimo de restrições, limites e outros requisitos de condução. **Este ensaio em estrada deve basear-se na condução normal e excluir a condução tendenciosa**.

Alteração 11

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida *médio* dos veículos *na União*.

Alteração

(10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida dos veículos *1-A e a sua utilização normalizada em toda a União tendo em conta as diferenças entre Estados-Membros. Isto é particularmente importante para os compradores de veículos usados, que esperam que o veículo emita o mesmo que emitia quando foi colocado no mercado pela primeira vez.*

1-A Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA), «Vehicles in Use, Europe 2022».

Alteração 12

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) Encorajam-se os Estados-Membros a elaborar e executar estratégias para incentivar a renovação da frota, a fim de reduzir a vida útil dos veículos e facilitar uma transição progressiva da frota europeia para veículos com emissões reduzidas, contribuindo para um ecossistema de transportes mais limpo e mais sustentável.

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 11

Texto da Comissão

(11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução, estacionamento e reabastecimento de um veículo a gasolina. *Assim*, é adequado **fixar** os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior e **introduzir** limites de emissão para a etapa de reabastecimento.

Alteração

(11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução, estacionamento e reabastecimento de um veículo a gasolina. ***Uma vez que estas tecnologias já foram comprovadas e aplicadas de forma rentável noutros mercados e regiões***, é adequado ***que a UE se alinhe com outros mercados fixando*** os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior e ***introduzindo*** limites de emissão para a etapa de reabastecimento.

Alteração 14

Proposta de regulamento Considerando 11-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(11-A) Tendo em vista o controlo das emissões no reabastecimento, há mais de 15 anos que são usados sistemas de recuperação dos vapores libertados no reabastecimento de combustível em outros mercados e regiões, que têm demonstrado ser eficientes no controlo dos vapores. Os sistemas de recuperação dos vapores libertados no reabastecimento de combustível não requerem manutenção ou inspeções anuais para manter uma maior eficiência no controlo dos vapores libertados no reabastecimento, sendo ao mesmo tempo compatíveis com as atuais estações de serviço da fase II.

Alteração 15

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve **elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, a fim de propor limites de abrasão dos pneus.**

Alteração

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve ***proceder a uma revisão antes do final de 2025 para a medição da abrasão dos pneus e definir limites de abrasão com base nos métodos do estado da arte, caso não tenham sido estabelecidas disposições uniformes relativas ao trabalho de abrasão dos pneus realizado no WP29 da ONU até meados de 2026. A Comissão deve assegurar que o trabalho do WP29 da ONU cumpra os seus objetivos de forma atempada, refletindo um elevado nível de ambição e partindo de uma base científica e técnica sólida. A revisão deve ser acompanhada de uma proposta legislativa para veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, para adoção de limites de abrasão dos pneus compatíveis com o objetivo da UE de reduzir, até 2030, os microplásticos libertados no ambiente em 30 %, e que tenham por base as taxas de abrasão do estado da arte.***

Alteração 16

Proposta de regulamento Considerando 14

Texto da Comissão

(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU⁴⁷.

⁴⁷ Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

Alteração 17

Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros **e veículos comerciais ligeiros**, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU⁴⁷.

⁴⁷ Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

(14-A) Os dispositivos OBM, OBFCM ou

SOH utilizam dados gerados pelo veículo para controlar a sua conformidade com o presente regulamento. Estes mesmos dados devem ser partilhados, de acordo com o Regulamento Dados, com os utilizadores do veículo e os seus prestadores de serviços, por forma a que os utilizadores do veículo possam beneficiar de conselhos e recomendações sobre como limitar as emissões do veículo, o seu consumo de energia e prolongar a vida útil da bateria através de uma melhor utilização do veículo.

Justificação

A norma EURO 7 representa uma oportunidade de garantir o acesso de terceiros aos dados gerados pelo veículo relativos às suas emissões, consumo de energia e estado geral das baterias para todos os veículos equipados com dispositivos OBM, OBFCM ou SOH. Só o acesso aos dados de entrada destes dispositivos pode garantir ofertas de serviços inovadoras aos utilizadores e contribuir para o desenvolvimento de tecnologias mais sustentáveis.

Alteração 18

Proposta de regulamento Considerando 15

Texto da Comissão

(15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida. A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo. Por conseguinte, é da maior importância garantir a mais elevada proteção de segurança possível desses sistemas, com certificados de segurança e proteção adequada contra a manipulação não autorizada, a fim de assegurar que nem os sistemas de controlo da poluição nem o conta-quilómetros do veículo possam ser

Alteração

(15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida, ***inclusivamente através de medidas destinadas a impedir a publicidade, a venda e a instalação de dispositivos de manipulação não autorizada, e também sancionada.*** A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo. Por conseguinte, é da maior importância garantir a mais elevada proteção de segurança possível desses sistemas, com

manipulados sem autorização.

certificados de segurança e proteção adequada contra a manipulação não autorizada, a fim de assegurar que nem os sistemas de controlo da poluição nem o conta-quilómetros do veículo possam ser manipulados sem autorização.

Alteração 19

Proposta de regulamento Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) A fim de evitar que as medidas contra a manipulação não autorizada prejudiquem indevidamente a concorrência, o presente regulamento e o respetivo direito derivado devem manter a possibilidade de os operadores independentes desenvolverem, distribuírem, instalarem e ativarem peças sobresselentes pós-venda. Por conseguinte, os fabricantes devem garantir o acesso dos operadores independentes às informações, instrumentos e processos estritamente necessários para o desenvolvimento e instalação dessas peças sobresselentes.

Alteração 20

Proposta de regulamento Considerando 16

Texto da Comissão

Alteração

(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem ***impõe as*** reparações de forma suficiente e atempada.

(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem ***alerta para a urgência das*** reparações de forma

Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar continuamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos.

suficiente e atempada. Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar continuamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões ***dos tubos de escape*** através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos. ***A indução das medidas implícitas nesses sistemas não deve vir a pôr em causa a segurança rodoviária ou limitar a mobilidade.***

Justificação

A fim de prevenir problemas relacionados com a segurança rodoviária, convém impedir explicitamente mecanismos que provoquem a paragem repentina do veículo.

Alteração 21

Proposta de regulamento Considerando 17

Texto da Comissão

(17) ***Os fabricantes podem optar por produzir veículos que cumpram limites de emissão mais baixos ou cuja durabilidade da bateria seja superior à exigida no presente regulamento, ou que incluam opções avançadas, como a delimitação geográfica e os controlos adaptativos. Os consumidores e as autoridades nacionais devem poder identificar esses veículos através de documentação adequada. Por conseguinte,*** deve ser disponibilizado um passaporte ambiental do veículo (EVP, sigla inglesa).

Alteração

(17) Deve ser disponibilizado um passaporte ambiental ***atualizado*** do veículo (EVP, sigla inglesa) ***para fornecer aos consumidores informações atualizadas ao longo da vida útil do veículo, nomeadamente o consumo de combustível, o estado geral das baterias, os limites de emissão, os resultados das inspeções técnicas periódicas e os dados das inspeções técnicas automóveis, bem como outras informações pertinentes.***

Alteração 22

Proposta de regulamento Considerando 18

Texto da Comissão

(18) Caso a Comissão apresente uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂ fora do âmbito das normas relativas às emissões de CO₂ da frota, e em conformidade com o direito da União e o objetivo de neutralidade climática da União, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.

Alteração

Suprimido

Alteração 23

Proposta de regulamento Considerando 19

Texto da Comissão

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, pode ser permitida alguma flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes. Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais baseados em ciclos *aleatórios* de condições reais de condução.

Alteração

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, pode ser permitida alguma flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes. Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais baseados em ciclos *estatisticamente relevantes* de condições reais de condução.

Alteração 24

Proposta de regulamento Considerando 20-A (novo)

(20-A) Embora o termo «estado de saúde» (SOH, sigla inglesa) seja vulgarmente usado para designar a saúde de uma bateria num determinado momento da sua vida, este termo não é habitualmente definido, sendo determinado através de uma variedade de diferentes metodologias: o «estado de energia certificada» (SOCE – «State of Certified Energy») e o «estado de autonomia certificada» (SOCR – «State of Certified Range»). Ambos os parâmetros representam uma percentagem da energia da bateria ou da autonomia elétrica certificadas remanescentes num determinado momento.

Alteração 25

Proposta de regulamento Considerando 21

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções ***e designações*** dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento ***e as completar***, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão ***em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 e o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia*** no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e

automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos *fabricantes de* veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO₂ destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios *e da hipótese mais desfavorável*, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O3, O4 sobre o CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de

unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer *para os* veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO₂ destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios *mas estatisticamente relevantes*, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O3, O4 sobre o CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação *e* as emissões dos travões, v) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vi) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como vii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), viii) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do

substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, **xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas**, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo. ***Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho***⁵⁰.

condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, ix) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, x) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xi) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiii) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xiv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xv) as especificações dos combustíveis de referência, e xvi) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xvii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xviii) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo.

Alteração 26

Proposta de regulamento Considerando 22

Texto da Comissão

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do

Alteração

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do

ensaio de veículos Euro 7; ***introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas*** estabelecendo ***também*** limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo ***definições e*** regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M2, M3, N2 e N3. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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 tratem da preparação dos atos delegados.

ensaio de veículos Euro 7; estabelecendo limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M2, M3, N2 e N3. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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 tratem da preparação dos atos delegados.

Alteração 27

Proposta de regulamento Considerando 22-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(22-A) A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE), de 20 de março de 1958. Este acordo contempla a normalização de prescrições técnicas aplicáveis aos veículos com rodas, aos equipamentos que lhes estão associados e

às peças suscetíveis de serem montadas ou utilizadas em veículos com rodas. Além disso, estabelece as condições para o reconhecimento mútuo das aprovações concedidas com base nessas especificações. Os requisitos estabelecidos no presente regulamento devem, se for caso disso, ser alinhados com as normas estabelecidas nos regulamentos da UNECE ou com quaisquer alterações subsequentes do presente regulamento, quando disponíveis, em especial no que diz respeito aos limites das emissões de partículas dos travões, aos limites para os tipos de pneus no que diz respeito à abrasão e ao estabelecimento de critérios mínimos de desempenho para as baterias.

Alteração 28

Proposta de regulamento Considerando 25

Texto da Comissão

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser o mais rapidamente possível do ponto de vista técnico, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada **por mais dois anos**, uma vez que a transição para veículos de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.

Alteração

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento **e respetivo direito derivado**. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser o mais rapidamente possível do ponto de vista técnico **e económico**, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada, uma vez que a transição para veículos de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.

Alteração 29

Proposta de regulamento

Considerando 26

Texto da Comissão

(26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, 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,

Alteração

(26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões **e à prossecução de elevados níveis de proteção do ambiente e da saúde**, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, 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,

Alteração 30

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O presente regulamento estabelece regras para a homologação inicial de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a fiscalização do mercado, a durabilidade dos sistemas de controlo da poluição e das baterias de tração, os sistemas de monitorização a bordo, as disposições de segurança para limitar a manipulação não autorizada e as medidas de cibersegurança e a

Alteração

2. O presente regulamento estabelece, **além disso**, regras para a homologação inicial de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a fiscalização do mercado, a durabilidade dos sistemas de controlo da poluição e das baterias de tração, os sistemas de monitorização a bordo, as disposições de segurança para limitar a manipulação não autorizada e as medidas de cibersegurança

determinação exata das emissões de CO₂, da autonomia elétrica, do consumo de combustível e de energia e da eficiência energética.

e a determinação exata das emissões de CO₂ *e de poluentes*, da autonomia elétrica, do consumo de combustível e de energia e da eficiência energética.

Alteração 31

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. O presente regulamento estabelece também requisitos técnicos e disposições administrativas comuns em matéria de homologação e fiscalização do mercado de todos os pneus de fabrico recente no que diz respeito à sua abrasão. Estes aspetos devem ser considerados complementares em relação aos requisitos técnicos e disposições administrativas definidos no Regulamento (UE) 2019/2144.

Alteração 32

Proposta de regulamento Artigo 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ e N₃, bem como aos reboques das categorias O₃ e O₄, tal como especificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo os veículos e reboques concebidos e construídos em uma ou várias fases, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos.

O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ e N₃, bem como aos reboques das categorias O₃ e O₄, tal como especificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo os veículos e reboques concebidos e construídos em uma ou várias fases, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, ***bem como aos pneus das classes C1, C2 e C3, conforme especificado no Regulamento n.º 117 da ONU, com exceção dos pneus para***

aderência no gelo.

Alteração 33

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 2

Texto da Comissão

(2) «Homologação inicial de emissões» ou «IETA» (sigla inglesa), a primeira fase de um procedimento de homologação de emissões antes da concessão do certificado de homologação de emissões pelas autoridades e da entrada em produção dos veículos;

Alteração

(2) «Homologação inicial de emissões» ou «IETA» (sigla inglesa), a primeira fase de um procedimento de homologação de emissões antes da concessão do certificado de homologação de emissões pelas autoridades e da entrada em produção dos veículos, ***motores, sistemas, unidades técnicas separadas ou componentes separados***;

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 4

Texto da Comissão

(4) «Conformidade em circulação» ou «ISC» (sigla inglesa), as atividades realizadas em veículos em circulação com o objetivo de verificar os requisitos de durabilidade estabelecidos no presente regulamento;

Alteração

(4) «Conformidade em circulação» ou «ISC» (sigla inglesa), as atividades realizadas em veículos, ***motores, sistemas, unidades técnicas separadas ou componentes separados*** em circulação com o objetivo de verificar os requisitos de durabilidade estabelecidos no presente regulamento;

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 5

Texto da Comissão

(5) «Motor», ***a fonte de propulsão*** de

Alteração

(5) «Motor», ***o motor de combustão***

um veículo;

interna de um veículo (*ICEV, sigla inglesa*);

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 9

Texto da Comissão

(9) «Emissões de CO₂» ou «CO₂», as emissões de dióxido de carbono provenientes do tubo de escape *do veículo a motor ou do motor*;

Alteração

(9) «Emissões de CO₂» ou «CO₂», as emissões de dióxido de carbono provenientes do tubo de escape;

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10

Texto da Comissão

(10) «Óxidos de azoto» ou «NO_x», a soma *dos óxidos* de azoto emitidos pelo tubo de escape;

Alteração

(10) «Óxidos de azoto» ou «NO_x», a soma *de óxido* de azoto (*NO*) e *dióxido de azoto* (*NO₂*) emitidos pelo tubo de escape;

Alteração 38

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) «Óxido nitroso» ou «N₂O», a emissão de óxido nitroso proveniente do tubo de escape;

Alteração 39

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 18

Texto da Comissão

(18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «*NHMC*», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;

Alteração

(18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «*NMHC*», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;

Alteração 40

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 24

Texto da Comissão

(24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «*VECTO*» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados; «*Consumo de energia*», o consumo de energia elétrica de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;

Alteração

(24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «*VECTO*» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados;

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 24-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(24-A) «Consumo de energia», o consumo de energia elétrica de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 29

Texto da Comissão

(29) «Abrasão do pneu», a massa de material perdido pelo pneu devido ao processo de abrasão e emitido para o ambiente;

Alteração

(29) «Abrasão do pneu», a massa de material perdido pelo pneu devido ao processo de abrasão ***relacionado com o trabalho realizado pelo grupo de trabalho comum WP29 GRBP/GRPE da ONU sobre a resistência dos pneus*** e emitido para o ambiente;

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 34

Texto da Comissão

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa;

Alteração

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa ***e instalados no veículo aquando da sua matrícula inicial***;

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 36

Texto da Comissão

(36) «Função de controlo adaptável», um sistema que ajusta o motor, os sistemas de controlo da poluição ou outros parâmetros do veículo com o objetivo de melhorar o consumo de combustível ou de energia e a eficácia do sistema de controlo da poluição com base na utilização prevista do veículo;

Alteração

Suprimido

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 38

Texto da Comissão

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de detetar excedências de emissões ou quando um veículo se encontra em modo sem emissões, se aplicável, e capaz de indicar a ocorrência de tais excedentes através de informações armazenadas no veículo e de as comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;

Alteração

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de **monitorizar emissões e** detetar excedências de emissões ou quando um veículo se encontra em modo sem emissões, se aplicável, e capaz de indicar a ocorrência de tais excedentes através de informações armazenadas no veículo e de as comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 39

Texto da Comissão

(39) «Dispositivo de monitorização do consumo de combustível e de energia a bordo» ou «dispositivo OBFCM» (sigla inglesa), qualquer software ou hardware que deteta e utiliza parâmetros do veículo, do motor, do combustível ou da energia elétrica e da carga útil/massa para determinar e armazenar no veículo os dados de consumo de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes para determinar o consumo de combustível ou de energia e a eficiência energética do veículo;

Alteração

(39) «Dispositivo de monitorização do consumo de combustível e de energia a bordo» ou «dispositivo OBFCM» (sigla inglesa), qualquer software ou hardware que deteta e utiliza parâmetros do veículo, do motor, do combustível ou da energia elétrica e da carga útil/massa para determinar e armazenar no veículo os dados de consumo de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes para determinar o consumo de combustível ou de energia e a eficiência energética do veículo, **bem como para fins de inspeção técnica**;

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 44

Texto da Comissão

(44) «Manipulação não autorizada», a inativação ou a alteração, pelos operadores económicos ou operadores independentes, do motor, do dispositivo e sistema de controlo da poluição do veículo, do sistema de propulsão, da bateria de tração, do conta-quilómetros, do OBFCEM ou do OBD/OBM, incluindo qualquer software ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas e respetivos dados;

Alteração

(44) «Manipulação não autorizada», a inativação ou a alteração, pelos operadores económicos ou operadores independentes, do motor ***ou motor elétrico***, do dispositivo e sistema de controlo da poluição do veículo, do sistema de propulsão, da bateria de tração, do conta-quilómetros, do OBFCEM ou do OBD/OBM, incluindo qualquer software ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas e respetivos dados;

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 47 – parte introdutória

Texto da Comissão

(47) «Pequeno fabricante», um fabricante de menos de 10 000 veículos a motor novos da categoria M₁ ou 22 000 veículos a motor novos da categoria N₁ matriculados na União por ano civil e que:

Alteração

(47) «Pequeno fabricante», um fabricante de menos de 10 000 veículos a motor novos da categoria M₁, ou 22 000 veículos a motor novos da categoria N₁, ***ou 600 veículos a motor novos das categorias M₂ e M₃, e 6 900 veículos a motor novos, no total, das categorias N₂ e N₃***, matriculados na União por ano civil e que:

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 63

Texto da Comissão

(63) «Potência nominal» ou «P_{rated}», a potência útil máxima do motor em kW;

Alteração

(63) «Potência nominal» ou «P_{rated}», a potência útil máxima do motor ***ou motor elétrico*** em kW;

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 65

Texto da Comissão

(65) «Bateria de tração», um sistema de bateria que armazena energia com o objetivo principal de mover o veículo;

Alteração

(65) «Bateria de tração», um sistema de bateria que armazena energia com o objetivo principal de mover o veículo, ***incluindo o seu sistema de gestão da bateria;***

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 65-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(65-A) «Sistema de gestão da bateria», um dispositivo eletrónico que controla ou gere as funções elétricas e térmicas de uma bateria a fim de garantir a segurança, o desempenho e a vida útil da bateria, que gere e armazena os dados sobre os parâmetros usados para determinar o estado de saúde e o tempo de vida esperado da bateria estabelecidos no anexo VII do Regulamento (UE) 2023/1542 e que comunica com o veículo no qual a bateria está incorporada, ou com uma infraestrutura de carregamento pública ou privada;

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 67

Texto da Comissão

(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo de emissões nulas pode percorrer até ao esgotamento da bateria de tração ou do

Alteração

(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo de emissões nulas ***ou um veículo no modo sem emissões*** pode percorrer até ao

reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível *de um que não seja um ICEV*, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 71

Texto da Comissão

(71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», um registo em papel e em formato digital que contém *informações sobre o desempenho ambiental de um veículo no momento da matrícula, incluindo o nível dos limites de emissão de poluentes, as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor, a durabilidade da bateria e outros valores conexos*;

Alteração

(71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», um registo em papel e em formato digital que contém *todas as informações necessárias para verificar os valores testados e declarados pelo fabricante durante a homologação*;

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 72

Texto da Comissão

(72) «Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias», um sistema concebido, construído e instalado num veículo para fornecer informações ao utilizador sobre emissões excedentárias e impor reparações;

Alteração

(72) «Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias *do escape*», um sistema concebido, construído e instalado num veículo para fornecer informações ao utilizador sobre emissões excedentárias *do escape* e impor reparações;

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 77

Texto da Comissão

Alteração

(77) «Pneu de neve», um pneu cuja escultura, composição e estrutura do piso são essencialmente concebidas para assegurar um melhor desempenho na neve do que um pneu normal, no que respeita à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo;

Suprimido

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78

Texto da Comissão

Alteração

(78) «Pneu para utilização especial», um pneu destinado a uma utilização mista, em estrada e fora de estrada, ou a outras utilizações especiais. Estes pneus destinam-se primordialmente a iniciar e a manter o veículo em movimento em condições fora de estrada.

Suprimido

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(78-A) «Pneu de aderência no gelo», um pneu de neve de classe C1 a utilizar em condições de neve extremas e que, além disso, é concebido para ser utilizado em pisos cobertos de gelo e que cumpre os requisitos estipulados no Regulamento n.º 117 da ONU;

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. ***A partir das datas de aplicação específicas previstas no presente regulamento***, os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem, ***pneus*** e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado ***em condições*** de condução ***alargadas***, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado no anexo III.

Alteração

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado ***numa determinada condição*** de condução ***alargada de cada vez***, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado no anexo III.

Alteração 60

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

As emissões durante a regeneração dos

Alteração

As emissões durante a regeneração dos

sistemas de controlo da poluição **serão** incluídas como média ponderada com base na frequência e duração dos eventos de regeneração.

sistemas de controlo da poluição **são** incluídas como média ponderada com base na frequência e duração dos eventos de regeneração.

Alteração 61

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I.

Alteração

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I, **nas condições de ensaio previstas no anexo III.**

Alteração 62

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Sistemas OBD **capazes de** detetar anomalias dos sistemas que conduzam a excedências de emissões, a fim de facilitar as reparações;

Alteração

a) Sistemas OBD **que consigam** detetar anomalias dos sistemas que conduzam a excedências de emissões **de escape ou a avaria de outros componentes**, a fim de facilitar as reparações;

Alteração 63

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Sistemas OBM capazes de detetar emissões acima dos limites de emissão devido a anomalias, ao aumento da degradação ou a outras situações que aumentem as emissões;

Alteração

b) Sistemas OBM capazes de detetar emissões acima dos limites de emissão devido a anomalias, ao aumento da degradação ou a outras situações que aumentem as emissões ***dentro da margem de tolerância de medição do sistema OBM ou do modo sem emissões***;

Alteração 64

**Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 6 – alínea d)**

Texto da Comissão

d) Monitores SOH da bateria de tração ***e dos sistemas de emissão***;

Alteração

d) Monitores SOH da bateria de tração;

Alteração 65

**Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 6 – alínea e)**

Texto da Comissão

e) Sistemas de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;

Alteração

e) Sistemas de aviso do condutor sobre emissões ***de escape*** excedentárias;

Alteração 66

**Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 6 – alínea g)**

Texto da Comissão

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada à distância, e para efeitos

Alteração

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo, ***juntamente com o número de homologação e a variante de homologação***, utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção

de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada à distância, e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional *e ainda para a prestação de serviços de terceiros ao utilizador do veículo, a fim de melhorar a utilização do veículo, reduzir o consumo de energia do veículo e as suas emissões ou prolongar a vida útil da bateria durante a utilização.*

Alteração 67

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 7 – alínea d)

Texto da Comissão

d) Conta-quilómetros; *e*

Alteração

d) Conta-quilómetros;

Alteração 68

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 7 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) Motor elétrico e unidades de controlo conexas;

Alteração 69

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 7 – alínea e-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-B) Sistemas de segurança dos veículos.

Alteração 70

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 8

Texto da Comissão

8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante **elimina-a** através de uma atualização do *software* ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração

8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7, ***tanto quanto possível, com base nos melhores conhecimentos disponíveis no momento da homologação***. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante ***toma todas as medidas possíveis para a eliminar*** através de uma atualização do *software* ou de qualquer outro meio adequado, ***tendo em conta a evolução tecnológica***.

Alteração 71

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. Os fabricantes asseguram o acesso dos operadores independentes às informações, às ferramentas e aos processos necessários para o desenvolvimento de peças sobresselentes compatíveis para o mercado pós-venda que cumpram os requisitos técnicos do fabricante e disponham da capacidade de instalar e ativar as referidas peças no veículo, designadamente componentes relacionados com o OBM, em conformidade com as medidas contra a manipulação não autorizada concebidas pelo fabricante.

Ao ponderarem a não disponibilização das informações, das ferramentas e dos processos referidos, que são essenciais para os operadores independentes, com

vista a combater a manipulação não autorizada, os fabricantes de veículos devem demonstrar se a não disponibilização das informações, das ferramentas e dos processos em causa constitui um meio proporcionado de abordar o problema da manipulação não autorizada. Os fabricantes devem, portanto, analisar em especial se bastaria adotar medidas menos restritivas.

Alteração 72

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 10

Texto da Comissão

Alteração

10. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos, os ensaios e as metodologias para verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 9. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Suprimido

Alteração 73

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os fabricantes podem designar os veículos que fabricam como «veículo Euro 7+» se esses veículos cumprirem o seguinte:

Suprimido

a) No que se refere aos veículos ICEV e NOVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para os gases

poluentes e, por ordem de grandeza, limites de emissão mais baixos para o número de partículas emitidas;

b) No que se refere aos veículos OVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para gases poluentes, limites de emissão por ordem de grandeza mais baixos para o número de partículas emitidas e durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II;

c) No que se refere aos veículos PEV, declarando uma durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II.

Alteração 74

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A conformidade destes veículos com os requisitos do ponto 1 é verificada em relação aos valores declarados.

Suprimido

Alteração 75

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7A» se esses veículos estiverem equipados com funções de controlo adaptativo. A utilização de funções de controlo adaptativo deve ser demonstrada às entidades homologadoras

Suprimido

durante a homologação e verificada durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV.

Alteração 76

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica. O fabricante deve instalar um sistema de aviso do condutor nesses veículos para informar o utilizador quando as baterias de tração estão quase vazias e parar o veículo se não for carregado num raio de 5 km a contar do primeiro aviso em modo de emissões nulas. A aplicação dessas tecnologias de delimitação geográfica pode ser verificada durante o ciclo de vida do veículo.

Suprimido

Alteração 77

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

5. Os fabricantes podem construir veículos que combinem duas ou mais das características referidas no n.º 1, 2 ou 3 e designá-los utilizando uma combinação de símbolos e letras como veículos «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ou «Euro 7AG».

Suprimido

Alteração 78

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão

Alteração

6. *A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N₁ a veículos da categoria N₂ com massa máxima entre 3,5 e 4,0 toneladas decorrente de um modelo de veículo da categoria N₁. Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».*

Suprimido

Alteração 79

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 7

Texto da Comissão

Alteração

7. *A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos, os ensaios e as metodologias para verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 6. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.*

Suprimido

Alteração 80

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Os fabricantes asseguram que os dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada *instalados* nesses veículos cumprem as disposições do presente

3. Os fabricantes asseguram que *a conceção e a funcionalidade dos* dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada *instaladas* nesses veículos

regulamento enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

cumprem as disposições do presente regulamento *e não serão desativadas* enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

Alteração 81

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os requisitos referidos nos **pontos** 1 a 3 são aplicáveis aos veículos para todos os tipos de combustíveis ou fontes de energia pelos quais são alimentados. Os mesmos requisitos são igualmente aplicáveis a todas as unidades técnicas e componentes destinados a esses veículos.

Alteração

4. Os requisitos referidos nos **n.ºs** 1 a 3 são aplicáveis aos veículos para todos os tipos de combustíveis ou fontes de energia pelos quais são alimentados. Os mesmos requisitos são igualmente aplicáveis a todas as unidades técnicas e componentes destinados a esses veículos.

Alteração 82

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – parte introdutória

Texto da Comissão

6. Os sistemas OBM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de:

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 83

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção

Alteração

b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões **de escape**, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de

técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada^{55, 56};

inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada^{55, 56} ***ou para efeitos de deteção de manipulação não autorizada e de prestação de serviços por terceiros que ajudem o utilizador do veículo a reduzir as emissões resultantes da sua utilização;***

⁵⁵ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁵ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

⁵⁶ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Alteração 84

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

c) ***Desencadear*** a reparação do veículo quando o sistema de aviso do condutor notifica um excesso significativo de emissões.

Alteração

c) ***Solicitar*** a reparação do veículo quando o sistema de aviso do condutor notifica um excesso significativo de emissões.

Alteração 85

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Os dispositivos OBD instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados do veículo registados através da porta OBD ou à

Alteração

7. Os dispositivos OBD instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar ***todos*** os dados ***pertinentes legalmente exigidos*** do veículo

distância.

registados, através da porta OBD ou à distância, **no cumprimento das disposições do Regulamento (UE) 2016/679.**

Alteração 86

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 8

Texto da Comissão

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes tomam as medidas corretivas necessárias **de imediato**, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes tomam as medidas corretivas necessárias, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação **e à Comissão** sobre a não conformidade.

Alteração 87

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 9

Texto da Comissão

9. ***A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os requisitos, os ensaios, os métodos e as medidas corretivas relativas às obrigações referidas nos n.ºs 1 a 8. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se***

Alteração

Suprimido

refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração 88

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. ***O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.***

Alteração

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V.

Alteração 89

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo e entregam esse passaporte ao comprador do ***veículo juntamente com o*** veículo, extraindo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de bordo.

Alteração

4. Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo, ***a ser apresentado no ponto de venda juntamente com o veículo,*** e entregam esse passaporte ao comprador do veículo, extraindo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de

bordo.

Alteração 90

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 5

Texto da Comissão

5. *A Comissão adota atos de execução que estabelecem as verificações de ensaio e de conformidade, bem como os procedimentos relacionados com a homologação de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a declaração de conformidade e o EVP referidos nos n.ºs 1 a 4. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.*

Alteração

5. *Na sequência das verificações da conformidade em circulação, os fabricantes emitem um EVP atualizado de que constam valores atualizados para as informações a que se refere o artigo 3.º, ponto (71), do presente regulamento. Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858 e a Diretiva 2014/45/UE, os fabricantes permitem que as autoridades competentes e os centros de inspeção atualizem o EVP com dados exatos provenientes da porta OBD e do dispositivo OBFCM do veículo.*

Alteração 91

Proposta de regulamento Artigo 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 7.º-A

Disposições específicas relativas à abrasão dos pneus de veículos

Após a publicação das disposições uniformes pertinentes no WP29 da ONU, a Comissão adota atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo os métodos de medição das emissões de abrasão e os limites por categoria de pneus para efeitos de homologação, que remetem para as disposições uniformes e as derrogações a estabelecer no WP29 da ONU quanto à

homologação de pneus, no que concerne à homologação de emissões de abrasão dos pneus.

Caso não tenham sido estabelecidas disposições uniformes no WP29 da ONU até 30 de junho de 2026 para os pneus C1 e até 31 de dezembro de 2035 para os pneus C2 e C3, a Comissão procede a uma revisão e, se for caso disso, desenvolve um método de medição da abrasão dos pneus e define limites de abrasão para os pneus com base noutros métodos de ponta existentes. Na sequência dessa revisão e, se for adequado, a Comissão adota atos delegados até 30 de outubro de 2026, nos termos do artigo 16.º, especificando os métodos em causa e estabelecendo os limites de emissões de abrasão por categoria de pneus.

Alteração 92

Proposta de regulamento Artigo 8 – título

Texto da Comissão

Regras especiais para os pequenos *fabricantes*

Alteração

Regras especiais para os pequenos *e os microfabricantes*

Alteração 93

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

1. No que diz respeito às emissões de poluentes, os pequenos *fabricantes* podem substituir os ensaios estabelecidos nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V por declarações de conformidade. A conformidade dos veículos construídos e

Alteração

1. No que diz respeito às emissões de poluentes, os pequenos *e os microfabricantes* podem substituir os ensaios estabelecidos nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V por declarações de conformidade. A conformidade dos

colocados no mercado por pequenos fabricantes pode ser ensaiada para verificar a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado conforme indicado nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V. Não é exigida a conformidade da produção prevista no anexo V. O artigo 4.º, n.º 4, alínea b), não se aplica aos pequenos *fabricantes*.

veículos construídos e colocados no mercado por pequenos fabricantes pode ser ensaiada para verificar a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado conforme indicado nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V. Não é exigida a conformidade da produção prevista no anexo V. O artigo 4.º, n.º 6, alínea b), não se aplica aos pequenos *e aos microfabricantes*.

Alteração 94

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os microfabricantes cumprem os limites de emissão estabelecidos no anexo I em ensaios laboratoriais baseados em ciclos *aleatórios* de condições reais de condução para efeitos de conformidade em circulação e fiscalização do mercado.

Alteração

2. Os microfabricantes cumprem os limites de emissão estabelecidos no anexo I em ensaios laboratoriais baseados em ciclos *estatisticamente pertinentes* de condições reais de condução para efeitos de conformidade em circulação e fiscalização do mercado.

Alteração 95

Proposta de regulamento Artigo 9 – título

Texto da Comissão

Regras especiais para veículos construídos em várias fases

Alteração

Regras especiais para *a homologação de* veículos construídos em várias fases

Alteração 96

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. *Nas homologações em várias fases, os fabricantes da segunda fase ou das fases subsequentes são responsáveis pela homologação de emissões sempre que alterem qualquer parte do veículo que, de acordo com os dados fornecidos pelos fabricantes da fase anterior, possa afetar as emissões ou a durabilidade da bateria.*

Alteração 97

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2

Texto da Comissão

2. *A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO₂ desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.*

Alteração 98

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 1

Texto da Comissão

1. As entidades homologadoras nacionais adotam medidas para conceder homologações de emissões a modelos de veículos, componentes e unidades técnicas e realizar ensaios, verificações e inspeções para verificar se os fabricantes cumprem os requisitos de conformidade da produção e de conformidade em circulação, conforme estabelecido no anexo V.

1. *As disposições específicas estabelecidas no anexo V, quadros 3, 4 e 5 são aplicáveis aos veículos construídos em várias fases.*

Alteração

Suprimido

Alteração

1. As entidades homologadoras nacionais adotam medidas para conceder homologações de emissões a modelos de veículos, **sistemas**, componentes e unidades técnicas e realizar ensaios, verificações e inspeções para verificar se os fabricantes cumprem os requisitos de conformidade da produção e de conformidade em circulação, conforme

estabelecido no anexo V.

Alteração 99

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Ao efetuarem os ensaios, as verificações e as inspeções, as autoridades nacionais e os centros de inspeção atualizam o passaporte ambiental do veículo (EVP) com valores atualizados para as informações referidas no artigo 3.º, ponto (71).

Alteração 100

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Com efeitos 24 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, no caso de novos modelos de veículos M₁ e N₁, recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões que não cumpram o presente regulamento.

Alteração 101

Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Com efeitos a **partir de 1 de julho de 2025**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

4. Com efeitos **36 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração 102

Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Com efeitos 48 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, no caso de novos modelos de veículos M₂, M₃, N₂, N₃ e novos reboques O₃ e O₄, recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões que não cumpram o presente regulamento.

Alteração 103

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Com efeitos a **partir de 1 de julho de 2027**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ e reboques novos O₃ e O₄ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

5. Com efeitos **60 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ e reboques novos O₃ e O₄ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses **motores, veículos ou reboques**.

Alteração 104

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 8

Texto da Comissão

8. **A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os elementos técnicos necessários para a realização de ensaios, verificações e inspeções para verificar a conformidade com o n.º 1, bem como os elementos técnicos necessários para os controlos de fiscalização do mercado referidos no n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.**

Alteração

Suprimido

Alteração 105

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Com efeitos a ***partir de 1 de julho de 2025***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₁ e N₁ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Com efeitos ***24 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₁ e N₁ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 106

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Com efeitos a ***partir de 1 de julho de 2027***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₂, M₃, N₂ e N₃ ***homologado*** nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

2. Com efeitos ***48 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₂, M₃, N₂ e N₃ ***e em reboques O₃ e O₄ homologados*** nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 107

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Com efeitos 12 meses após a adoção do ato delegado relativo à homologação de pneus C1 no que respeita aos limites de emissões de abrasão nos termos do artigo 7.º-A, as autoridades nacionais só devem conceder a homologação UE de componentes ou unidades técnicas a novos tipos de pneus que estejam em conformidade com o presente regulamento e recusar a homologação CE de componentes/unidades técnicas a novos tipos de pneus que não cumpram o presente regulamento.

Com efeitos 36 meses após a adoção do ato delegado sobre a homologação de pneus C1 no que respeita às emissões de abrasão nos termos do artigo 7.º, as autoridades nacionais devem recusar a concessão da homologação a novos pneus C1 que não cumpram o presente regulamento. Os pneus C1 fabricados antes do momento de entrada em vigor estabelecido no presente número e que não cumpram os requisitos do presente regulamento e as respetivas medidas de execução podem ser vendidos por um período não superior a 30 meses.

Alteração 108

Proposta de regulamento Artigo 12 – n.º 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A manipulação não autorizada de um veículo de que resultem níveis de emissões superiores aos limites estabelecidos no anexo I implica que esse veículo deixe de ser considerado conforme com as disposições do presente regulamento.

Alteração 109

Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 1 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A não conformidade resultante de manipulação não autorizada implica a adoção de medidas corretivas adequadas, incluindo recolhas, e de sanções financeiras eficazes, proporcionadas e dissuasivas por parte das autoridades nacionais competentes.

Alteração 110

Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Durante as verificações da conformidade em circulação ou dos controlos de fiscalização do mercado, as autoridades nacionais verificam se os fabricantes de veículos instalaram corretamente sistemas de aviso do condutor sobre emissões excedentárias, sistemas de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente e se os veículos podem ser manipulados.

2. Durante as verificações da conformidade em circulação ou dos controlos de fiscalização do mercado, as autoridades nacionais verificam ***a qualidade do reagente utilizado***, se os fabricantes de veículos instalaram corretamente sistemas de aviso do condutor sobre emissões excedentárias, sistemas de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente e se os veículos podem ser manipulados.

Alteração 111

Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A Comissão ou terceiros, em conformidade com o artigo 9.º e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858, ***podem realizar*** verificações da conformidade em circulação e controlos de

1. A Comissão ou terceiros, em conformidade com o artigo 9.º e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858, ***realizam*** verificações da conformidade em circulação e controlos de

fiscalização do mercado estabelecidos nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V para verificar se os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem o disposto no presente regulamento.

fiscalização do mercado estabelecidos nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V para verificar se os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem o disposto no presente regulamento.

Alteração 112

Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. A Comissão acompanha em permanência a situação ao nível da União, com vista a identificar práticas de evasão e de não conformidade. Caso sejam detetadas violações da conformidade, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, seguido de uma proposta legislativa, se for caso disso, para dar resposta aos riscos relacionados com a não conformidade em causa e eliminá-los.

Alteração 113

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Os fabricantes e as autoridades nacionais realizam ensaios para comprovar a conformidade com os requisitos do **artigo 4.º**, como especificado no anexo V. A Comissão e terceiros podem também realizar ensaios para comprovar a conformidade com os requisitos do **artigo 4.º**, como especificado no anexo V.

2. Os fabricantes e as autoridades nacionais realizam ensaios para comprovar a conformidade com os requisitos do **presente regulamento**, como especificado no anexo V. A Comissão e terceiros podem também realizar ensaios para comprovar a conformidade com os requisitos do **presente regulamento**, como especificado no anexo V.

Alteração 114

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – parte introdutória

Texto da Comissão

3. A Comissão adota atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado, para dar resposta ***aos procedimentos e ensaios para a homologação de emissões, metodologias de ensaio***, disposições administrativas, alteração e extensão das homologações de emissões, acesso aos dados, requisitos de documentação e modelos para os seguintes:

Alteração

3. A Comissão adota atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado, para dar resposta a disposições administrativas, alteração e extensão das homologações de emissões, acesso aos dados, requisitos de documentação e modelos para os seguintes:

Alteração 115

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-A) Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;

Alteração 116

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea d-B) (novo)

Texto da Comissão

Alteração

d-B) Sistema de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente;

Alteração 117

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea e)

Texto da Comissão

e) Sistemas contra a manipulação não autorizada, de segurança e cibersegurança;

Alteração

e) Sistemas contra a manipulação não autorizada, ***tendo em conta os requisitos do mercado pós-venda e o fornecimento a operadores independentes de todas as informações, ferramentas e processos necessários para o desenvolvimento e a instalação de peças sobresselentes, bem como sistemas*** de segurança e cibersegurança;

Alteração 118

**Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea g)**

Texto da Comissão

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;

Alteração

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes ***no que respeita às emissões de partículas para todas as categorias de veículos, tendo simultaneamente em conta outros sistemas integrados nos veículos que contribuem para a travagem dos mesmos veículos;***

Alteração 119

**Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea g-A) (nova)**

Texto da Comissão

Alteração

g-A) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes a serem adaptados a veículos já colocados no mercado, a fim de reduzir significativamente as emissões dos travões;

Alteração 120

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 16.º em relação a procedimentos e ensaios para a homologação de emissões e metodologias de ensaios para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, para todos os elementos seguintes:

- a) Modelos de veículos M_1 e N_1 ;**
- b) Modelos de veículos M_2 , M_3 , N_2 e N_3 ;**
- c) Motores utilizados nos modelos de veículos M_2 , M_3 , N_2 e N_3 ;**
- d) Sistemas OBM/OBD;**
- d-A) Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;**
- d-B) Sistema de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente;**
- e) Sistemas contra a manipulação não autorizada, tendo em conta os requisitos do mercado pós-venda e o fornecimento a operadores independentes de todas as informações, ferramentas e processos necessários para o desenvolvimento e a instalação de peças sobresselentes, bem como sistemas de segurança e cibersegurança;**
- f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças;**
- g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;**
- g-A) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes a serem adaptados a veículos já colocados no mercado, a fim de reduzir significativamente as emissões dos**

travões;

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus;

i) Modelos de veículos M_1 e N_1 ;

j) CO_2 , consumo de combustível e de energia, autonomia elétrica e determinação da potência do motor para veículos M_1 e N_1 e disposições para o OBFCM;

k) CO_2 , consumo de combustível e de energia, autonomia sem emissões, autonomia elétrica e determinação da potência do motor para veículos M_2 , M_3 , N_2 e N_3 , eficiência energética dos reboques O_3 e O_4 e disposições para o OBFCM.

Alteração 121

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos *de execução* para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, a fim de estabelecer o seguinte:

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos *delegados* para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, a fim de estabelecer o seguinte:

Alteração 122

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) Os métodos de homologação das tecnologias híbridas aplicáveis dos veículos das categorias M_2 , M_3 , N_2 e N_3 ;

Alteração 123

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões, incluindo métodos para os veículos **pesados**, as emissões de partículas dos travões em condições reais de condução e a travagem regenerativa;

Alteração

g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões, incluindo métodos para os veículos **M2, M3, N2 e N3**, as emissões de partículas dos travões em condições reais de condução e a travagem regenerativa;

Alteração 124

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea j)

Texto da Comissão

j) **O dispositivo** OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo limiares de conformidade, requisitos e ensaios de desempenho, métodos para assegurar o desempenho dos sensores e a comunicação à distância dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;

Alteração

j) **Características e desempenho dos dispositivos** OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo limiares de conformidade, requisitos e ensaios de desempenho, métodos para assegurar o desempenho dos sensores e a comunicação à distância dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;

Alteração 125

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea l)

Texto da Comissão

l) Os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição;

Alteração

l) Os métodos **e requisitos** para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição **e a qualidade dos reagentes**;

Alteração 126

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea o)

Texto da Comissão

o) Os métodos para avaliar o correto funcionamento de modelos de veículos **homologados nos termos das designações referidas no artigo 5.º;**

Alteração

o) Os métodos para avaliar o correto funcionamento de modelos de veículos;

Alteração 127

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea p)

Texto da Comissão

p) As verificações da conformidade com **o disposto no artigo 9.º, n.º 1, e** procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases;

Alteração

p) As verificações da conformidade com **os** procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases;

Alteração 128

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea s)

Texto da Comissão

s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras;

Alteração

s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras **e para transpor para o presente regulamento os requisitos estabelecidos no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, e no artigo 5.º, n.º 11, do Regulamento (UE) 2017/1151, aplicáveis no caso dos veículos das categorias M₁ e N₁, assim como no Regulamento UNECE n.º 49, revisão 6, anexo 10, ponto 5.1.2, aplicável aos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃;**

Alteração 129

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea t)

Texto da Comissão

Alteração

t) *Os métodos de medição da abrasão dos pneus;*

Suprimido

Alteração 130

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea v)

Texto da Comissão

Alteração

v) Os requisitos administrativos e a documentação relativa à homologação de emissões;

v) Os requisitos administrativos e a documentação relativa à homologação de emissões *e à realização de ensaios, verificações e inspeções para efeitos de verificação da conformidade;*

Alteração 131

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea w)

Texto da Comissão

Alteração

w) As obrigações de comunicação, se for caso disso.

w) *O formato e* as obrigações de comunicação *de dados*, se for caso disso;

Alteração 132

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se

5. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a

refere o artigo 17.º, n.º 2.

que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Os atos de execução a que se refere o n.º 3, alíneas a) a f) e i) a k), e os atos delegados a que se referem o n.º 3-A, alíneas a) a f) e i) a k), assim como o n.º 4, alíneas a) a f) e j) a w), são adotados até... [12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Os atos de execução a que se refere o n.º 3, alíneas g) a h), e os atos delegados a que se referem o n.º 3-A, alíneas g) a h), assim como o n.º 4, alíneas g) a i), são adotados, sem demora injustificada, após a publicação das disposições uniformes pertinentes do WP29 da ONU.

Alteração 133

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o seguinte:

Alteração

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o **presente regulamento do** seguinte **modo**:

Alteração 134

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Alteração

a) O anexo III, quadro 2, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Alteração 135

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão

b) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Alteração

b) O anexo III, **quadros 4 e 5**, no que respeita às condições de ensaio, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Alteração 136

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

d) ***O artigo 5.º, introduzindo opções e designações para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras.***

Alteração

Suprimido

Alteração 137

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) Se adequado, estabelecer limites de abrasão para os tipos de pneus no anexo I, caso não tenham sido estabelecidas disposições uniformes no WP29 da ONU, antes do termo do prazo aplicável previsto no artigo 7.º-A;

Alteração 138

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão

Alteração

d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M₂, M₃, N₂ e N₃ e **num** relatório sobre a durabilidade dos veículos pesados apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;

d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M₃, N₂ e N₃ e **nas conclusões de um** relatório **que avalie** a durabilidade dos veículos pesados **no que respeita às emissões**, apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;

Alteração 139

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão

e) **Definições e** regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.

Alteração

e) Regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.

Alteração 140

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A Comissão adota os atos delegados a que se referem as alíneas a) a c), sem demora injustificada, após a publicação das disposições uniformes pertinentes do WP29 da ONU. Caso não tenham sido estabelecidas disposições uniformes no WP29 da ONU até 30 de junho de 2026, para os pneus C1, e até 31 de dezembro de 2035, para os pneus C2 e C3, aplica-se o artigo 7.º-A do presente regulamento.

Alteração 141

Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 15.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de... [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco 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 o mais tardar três meses antes do final de cada período.

Alteração

2. O poder de adotar atos delegados referido **no artigo 14.º, n.º 3-A, no artigo 14.º, n.º 4 e** no artigo 15.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de... [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco 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 o mais tardar três meses antes do final de cada período.

Alteração 142

Proposta de regulamento

Artigo 16 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A delegação de poderes referida no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

Alteração

3. A delegação de poderes referida **no artigo 14.º, n.º 3-A, no artigo 14.º, n.º 4 e** no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

Alteração 143

Proposta de regulamento

Artigo 16 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e 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 é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Alteração

6. Os atos delegados adotados nos termos ***do artigo 14.º, n.º 3-A, do artigo 14.º, n.º 4 e*** do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e 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 é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Alteração 144

Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Até 1 de setembro de 2031, com base nas informações prestadas em conformidade com o n.º 1, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a aplicação do presente regulamento.

Alteração

2. Até 1 de setembro de 2031, com base nas informações prestadas em conformidade com o n.º 1, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a aplicação do presente regulamento, ***incluindo a avaliação da redução das emissões de escape e das emissões não provenientes do tubo de escape alcançada e uma avaliação do respetivo contributo para o cumprimento das normas em matéria de poluição atmosférica estabelecidas na [XXX proposta de reformulação da Diretiva Qualidade do Ar Ambiente].***

Alteração 145

Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. O mais tardar até 2031, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação do desempenho de durabilidade dos veículos pesados no que respeita às emissões.

Alteração 146

Proposta de regulamento Artigo 19 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de **2025**.

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de **2030**.

Alteração 147

Proposta de regulamento Artigo 19 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de **2027**.

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de **2031**.

Alteração 148

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento é aplicável **a partir de 1 de julho de 2025** aos veículos M₁ e N₁ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, e **a partir de 1 de julho de 2027** aos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ e aos

O presente regulamento é aplicável **24 meses após a data de entrada em vigor de toda a legislação derivada aplicável** aos **novos** veículos M₁ e N₁ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, **e 36**

componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O₃ e O₄.

meses após a entrada em vigor do direito derivado aplicável aos veículos M₁, N₁ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos.

O presente regulamento é aplicável 48 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada aplicável a novos modelos de veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O₃ e O₄, e 60 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada aplicável aos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ novos e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O₃ e O₄.

Alteração 149

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 3

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de 2030 aos veículos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes.

Alteração

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de 2030 aos veículos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes *e a partir de 1 de julho de 2031 aos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ construídos por pequenos fabricantes.*

Alteração 150

Proposta de regulamento Anexo I – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>				
Quadro 1: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M ₁ e N ₁ com motor de combustão interna				
Emissões de poluentes	Veículos M ₁ e N ₁	<i>Apenas no que se refere a veículos N₁ com uma razão potência/massa inferior a 35 kW/t</i>	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M ₁ e N ₁	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N ₁ com uma razão

	<i>potência/massa inferior a 35 kW/t</i>			
	por km	por km	por trajeto	por trajeto
NO _x em mg	60	75	600	750
PM em mg	4.5	4.5	45	45
PN ₁₀ em n.º	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO em mg	500	630	5000	6300
THC em mg	100	130	1000	1300
NMHC em mg	68	90	680	900
NH ₃ em mg	20	20	200	200

¹ Medidas em conformidade com o ponto 5.3.2 do Regulamento n.º 85 da UNECE, no caso dos ICEV e PEV, ou, em todos os outros casos, medidas em conformidade com um dos procedimentos de ensaio estabelecidos no ponto 6 do Regulamento Técnico Global n.º 21 da ONU.

Alteração								
Quadro 1: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M ₁ e N ₁ com motor de combustão interna								
	Veículos M ₁	<i>N₁ (classe I)</i>	<i>N₁ (Classe II)</i>	<i>N₁ (classe III)</i>	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M ₁ e N ₁	<i>Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos N₁ (Classe I)</i>	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N ₁ (Classe II)	<i>Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N₁ (Classe III)</i>
<i>Massa em ordem de marcha (MRO), em kg</i>	-	<i>Para veículos da categoria a N₁ com MRO ≤ 1280</i>	<i>Para veículos da categoria N₁ com 1280 ≤ MR O ≤ 1735</i>	<i>Para veículos da categoria a N₁ com 1735 ≤ MRO</i>	-	<i>Para veículos da categoria a N₁ com MRO ≤ 1280</i>	<i>Para veículos da categoria N₁ com 1280 ≤ MR O ≤ 1735</i>	<i>Para veículos da categoria a N₁ com 1735 ≤ MRO</i>
Emiss	por	<i>por km</i>	por km	<i>por km</i>	por	por	por trajeto	por

ões de poluentes	km				trajeto	trajeto		trajeto
NO _x em mg	60	60	75	82	600	600	750	820
PM em mg	4.5	4.5	4.5	4.5	45	45	45	45
PN ₁₀ em n.º	6×10 ¹¹	6×10¹¹	6×10 ¹¹	6×10¹¹	6×10 ¹²	6×10¹²	6×10 ¹²	6×10¹²
CO em mg	500	500	630	740	5000	5000	6300	7400
THC em mg	100	100	130	160	1000	1000	1300	1600
NMH C em mg	68	68	90	108	680	680	900	1080
NH ₃ em mg	20	20	20	20	200	200	200	200

Alteração 151

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>				
Quadro 2: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos				
Emissões de poluentes	<i>Emissões a frio¹</i>	<i>Emissões a quente²</i>	<i>Orçamento de carbono para todos os trajetos de duração inferior a três ciclos WHTC</i>	<i>Limites de emissão opcionais no regime de rotação em vazio³</i>
	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>	<i>por hora</i>
NO _x em mg	350	90	150	5000
PM em mg	12	8	10	
PN ₁₀ em n.º	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO em mg	3500	200	2700	

NMOG em mg	200	50	75	
NH ₃ em mg	65	65	70	
CH ₄ em mg	500	350	500	
N ₂ O em mg	160	100	140	
HCHO em mg	30	30		

¹As emissões a frio referem-se ao percentil 100 das janelas móveis (MW, sigla inglesa) de um ciclo WHTC para os veículos, ou um ciclo WHTC_{frio} para os motores.

²As emissões a quente referem-se ao percentil 90 das janelas móveis (MW) de um WHTC para os veículos ou um ciclo WHTC_{quente} para os motores.

³Aplicável apenas se não estiver presente um sistema que desligue automaticamente o motor após 300 segundos de regime contínuo de rotação em vazio (quando o veículo estiver parado e os travões forem acionados).

<i>Alteração</i>		
Quadro 2: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos		
Emissões de poluentes	<i>WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)</i>	Emissões em condições REAIS de condução (RDE)
	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>
NO _x em mg	200	260
PM em mg	8	10
PN ₁₀ em n.º	6x10¹¹	7.8x10¹¹
CO em mg	1500	1950
NMOG em mg	75	98
NH ₃ em mg	60	78
CH ₄ em mg	500	650
N ₂ O em mg	160	280
HCHO em mg	30	39

Alteração 152

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 4 – título

Texto da Comissão

Limites de emissão de partículas dos travões Euro 7 num ciclo de condução normal, aplicáveis até 31/12/2034

Alteração

Limites de emissão de partículas dos travões Euro 7 num ciclo de condução normal **para motores de combustão interna**, aplicáveis até 31/12/2034

Alteração 153

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 4-A (novo)

<i>Texto da Comissão</i>

<i>Alteração</i>			
<i>Quadro 4-A: Limites de emissão de partículas dos travões da norma Euro 7 no ciclo de condução normal para veículos exclusivamente elétricos, veículos a pilha de combustível e veículos híbridos elétricos, aplicáveis até 31/12/2029</i>			
<i>Limites de emissão em mg/km por veículo</i>	<i>Veículos M1 e N1</i>	<i>Veículos M2 e M3</i>	<i>Veículos N2 e N3</i>
<i>Emissões de partículas dos travões (PM10)</i>	3		
<i>Emissões de partículas dos travões (PN)</i>			

Alteração 154

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 4-B (novo)

<i>Texto da Comissão</i>

<i>Alteração</i>			
<i>Quadro 4-B: Limites de emissão de partículas dos travões da norma Euro 7 no ciclo de condução normal para veículos exclusivamente elétricos, veículos a pilha de combustível e veículos híbridos elétricos, aplicáveis a partir de 1/1/2030</i>			
<i>Limites de emissão em mg/km por veículo</i>	<i>Veículos M1 e N1</i>	<i>Veículos M2 e M3</i>	<i>Veículos N2 e N3</i>
<i>Emissões de partículas dos travões (PM10)</i>			
<i>Emissões de partículas dos travões (PN)</i>			

Alteração 155

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 5

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 5: Limites de emissão de partículas dos travões Euro 7, aplicáveis a partir de 1/1/2035			
Limites de emissão em mg/km por veículo	Veículos M ₁ e N ₁	Veículos M ₂ e M ₃	Veículos N ₂ e N ₃
Emissões de partículas dos travões (PM ₁₀)	3		
Emissões de partículas dos travões (PN)			

<i>Alteração</i>			
Quadro 5: Limites de emissão de partículas dos travões <i>da norma</i> Euro 7 <i>num ciclo de condução normal para todos os veículos</i> , aplicáveis a partir de 31/12/2035			
Limites de emissão em mg/km por veículo	Veículos M ₁ e N ₁	Veículos M ₂ e M ₃	Veículos N ₂ e N ₃
Emissões de partículas dos travões (PM ₁₀)			
Emissões de partículas dos travões (PN)			

Alteração 156

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 6

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 6: <i>Limites da taxa</i> de abrasão dos pneus Euro 7			
<i>Perda de massa do pneu em g/1000 km</i>	<i>Pneus C1</i>	<i>Pneus C2</i>	<i>Pneus C3</i>
<i>Pneus normais</i>			
<i>Pneus de neve</i>			
<i>Pneus para utilização especial</i>			

<i>Alteração</i>

Quadro 6: <i>Método de ensaio</i> de abrasão dos pneus Euro 7, <i>limites e calendário de implementação</i>				
<i>Número do regulamento da ONU</i>	<i>Assunto</i>	<i>Série de alterações publicadas no JO</i>	<i>Referência do JO</i>	<i>Âmbito de aplicação abrangido pelos atuais e futuros regulamentos WP29 da ONU</i>
<i>[1xx]</i>	<i>Pneus no que diz respeito à abrasão</i>	<i>Série 00 de alterações</i>	<i>JO L xxx, xx.x.20XX, p. x</i>	<i>C1, C2*, C3*</i>
<i>* No futuro, as Nações Unidas (ONU) alargarão o desenvolvimento de um método de ensaio adequado e de limites para avaliar o desempenho em termos de abrasão dos pneus das classes C2 e C3.</i>				

Alteração 157

Proposta de regulamento

Anexo II – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 1: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M ₁			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	80%	70%	
PEV	80%	70%	

RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			
PEV			

<i>Alteração</i>

Quadro 1: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M ₁			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 200 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	85%	75%	
PEV	85%	75%	

RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 200 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			
PEV			

Alteração 158

Proposta de regulamento

Anexo II – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 2: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N ₁			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	75%	65%	
PEV	75%	65%	

RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			

PEV			
-----	--	--	--

<i>Alteração</i>			
Quadro 2: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N ₁			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 200 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	80 %	70 %	
PEV	80 %	70 %	

RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 200 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			
PEV			

Alteração 159

Proposta de regulamento

Anexo III – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>		
Quadro 1: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M ₁ e N ₁ com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	1.6 1,6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C ou 35 °C a 45 °C
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de 1 800 m
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h

Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	Superior a 20 % da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer	-
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km
* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.		

<i>Alteração</i>		
Quadro 1: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M ₁ e N ₁ com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas ¹
Divisor de condução alargado	-	1.6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna) os dados obtidos quando se aplicam mais do que uma das condições estabelecidas nesta coluna são excluídos do ensaio³.
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-7 °C a 0 °C ou 35 °C a 38 °C
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de 1 300 m
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	Entre 20 % e 30 % da potência máxima de roda

Composição do trajeto	<i>Qualquer, de acordo com a utilização normal² e excluindo a condução tendenciosa</i>	<i>Qualquer, de acordo com a utilização normal² e excluindo a condução tendenciosa</i>
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km
¹ Só é admitida a combinação de duas condições alargadas de temperatura e altitude. ² A formulação «por utilização normal» refere-se à dinâmica do percurso definida no anexo 9 do Regulamento n.º 168 da ONU.		

Alteração 160

Proposta de regulamento

Anexo III – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>		
Quadro 2: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M2, M3, N2 e N3 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo		
<i>Parâmetro</i>	<i>Condições normais de condução</i>	<i>Condições de condução alargadas*</i>
<i>Divisor de condução alargado</i>	-	<i>2 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)</i>
<i>Temperatura ambiente</i>	<i>-7 °C a 35 °C</i>	<i>-10 °C a -7 °C ou 35 °C a 45 °C</i>
<i>Altitude máxima</i>	<i>1 600 m</i>	<i>De 1 600 a 1 800 m</i>
<i>Reboque/modificações aerodinâmicas</i>	<i>Não permitido</i>	<i>Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada</i>
<i>Carga útil do veículo</i>	<i>Maior ou igual a 10 %</i>	<i>Menos de 10 %</i>
<i>Auxiliares</i>	<i>Possível de acordo com a utilização normal</i>	-
<i>Carga do motor de combustão interna no arranque a frio</i>	<i>Qualquer</i>	-
<i>Composição do trajeto</i>	<i>De acordo com a utilização normal</i>	-
<i>Quilometragem mínima</i>	<i>5 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível <16 t 10 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível >16 t</i>	<i>Entre 3 000 km e 5 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível <16 t Entre 3 000 km e 10 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível >16 t</i>

<i>Alteração</i>	
Quadro 2: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M2, M3, N2 e N3 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo	
<i>Medição das emissões de escape em laboratório</i>	<i>Medição das emissões em condições reais de condução (RDE)</i>
<i>A todos os ensaios de emissões de escape realizados utilizando os ciclos de ensaio WHTC/WHSC no banco de ensaio para motores, aplicam-se as disposições do Regulamento n.º 49¹ da ONU, anexo 4.</i>	<p><i>São aplicáveis as disposições do Regulamento n.º 49² da ONU, anexo 8, <u>com as seguintes exceções</u>:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• O limite de potência indicado no anexo III, quadro 1, é de 0 %. Para as janelas em que a potência seja inferior a 6 %, são utilizados 6 % para os cálculos;</i> <i>• O fator de conformidade (CF) constante do ponto 6.3, quadro 2, em que o valor = 1,0, é utilizado para todos os poluentes. Os limites aplicáveis são os limites reais RDE constantes do anexo I, quadro 2.</i>
¹ <i>Série 07 de alterações (JO L 14 de 16.1.2023, p. 1).</i>	
² <i>Série 07 de alterações (JO L 14 de 16.1.2023, p. 1).</i>	

Alteração 161

Proposta de regulamento Anexo III – quadro 5

<i>Texto da Comissão</i>		
Quadro 5: Condições para o ensaio de conformidade com os limites de abrasão dos pneus		
	Veículos M ₁ e N ₁	Veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃
Ensaio de limites de abrasão dos pneus	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para ensaiar a abrasão dos pneus em condições reais	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para ensaiar a abrasão dos pneus em condições reais

<i>Alteração</i>		
Quadro 5: Condições para o ensaio de conformidade com os limites de abrasão dos pneus		
	Veículos M ₁ e N ₁	Veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃
Ensaio de limites de abrasão dos pneus	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para medir a abrasão	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para medir a abrasão

	dos pneus em condições reais, em conformidade com o artigo 7.º-A (novo)	dos pneus em condições reais, em conformidade com o artigo 7.º-A (novo)
--	--	--

Alteração 162

Proposta de regulamento

Anexo IV – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 1: Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição			
Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M ₁ , N ₁ e M ₂	N ₂ , N ₃ <16t, M ₃ <7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Ciclo de vida principal	Até 160 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	300 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	700 000 km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até 200 000 km ou 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 375 000 km	Após o ciclo de vida principal e até 875 000 km

<i>Alteração</i>			
Quadro 1: Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição			
Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M ₁ , N ₁ e M ₂	N ₂ , N ₃ ≤16t, M ₃ ≤7.5t:	N ₃ >16t, M ₃ >7.5t
Ciclo de vida principal	Até 200 000 km ou 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	340 000 km ou 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	750 000 km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro

Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até 240 000 km ou 12 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 400 000 km ou 12 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 900 000 km ou 17 anos, consoante o que ocorrer primeiro
-------------------------	--	--	--

Alteração 163

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 3

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 3: Aplicação de ensaios, declarações e outros requisitos de homologação e extensões no que se refere aos veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ para os fabricantes			
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos <i>na</i> homologação <i>inicial</i> de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃) <i>e ensaio de baixa carga (se aplicável)</i>	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e <i>todos os modelos</i> de veículos aplicáveis	Conformidade da produção realizada apenas ao nível do motor	Ensaio exigido de dois em dois anos num veículo com qualquer combustível e de qualquer categoria de veículo e com qualquer carga útil para todos os tipos de motores
Determinação do CO₂ e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Eficiência energética dos reboques	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Procedimento do	Não exigido	Exigido	Não exigido

ensaio de verificação			
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo ⁶
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Não exigido
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo ⁶
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração	Não exigido	Não exigido
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido

<i>Alteração</i>			
Quadro 3: Aplicação de requisitos em matéria de ensaios, declarações e outros requisitos de homologação e extensões no que se refere aos veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ para os fabricantes			
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos para a homologação de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN e emissões	Exigido no motor precursor da família	Exigido num motor não incluído na	

<i>de CO₂, consumo de combustível em ciclos transitórios (WHTC, a frio e a quente)</i>	<i>de emissões e declaração para todos os membros da família*</i> **	<i>família</i> **	
Poluentes gasosos, PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃)	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e <i>todas as categorias</i> de veículos aplicáveis **	<i>Não exigido</i>	Ensaio exigido de dois em dois anos num veículo com qualquer combustível e de qualquer categoria de veículo e com qualquer carga útil para todos os tipos de motores **
Eficiência energética dos reboques	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Não exigido
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape **	Não exigido	Facultativo ²⁸
Durabilidade das emissões	Declaração **	Não exigido	Não exigido
<i>Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição</i>	<i>Declaração</i> **	<i>Não exigido</i> **	<i>Facultativo</i> **
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
<i>Determinação da potência</i>	<i>Exigido</i> **	<i>Não exigido</i>	<i>Não exigido</i>
Diagnóstico a bordo	Declaração	Não exigido	Facultativo ²⁸

(nível de família OBD)			
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
<p>* <i>Apoiados por dados de ensaios de motores de todas as potências.</i></p> <p>** <i>No caso de um veículo com um sistema motor homologado no que respeita às emissões, o fabricante do motor é responsável pela realização deste ensaio.</i></p>			

Alteração 164

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 4

Texto da Comissão						
Quadro 4: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões no que se refere a veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão						
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos <i>na</i> homologação <i>inicial</i> de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação		Ensaio na fiscalização do mercado	
Interveniente pertinente	Entidade <i>homologadora que concede a homologação</i>	Entidade <i>homologadora</i>	Entidade <i>homologadora</i>	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos, <i>PM e PN</i> nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é	(ver requisitos aplicáveis ao motor)	Exigido anualmente para um número adequado de modelos de veículos de	Facultativo	Exigido/Facultativo	Facultativo

aplicáveis (M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃) e ensaio de baixa carga (se aplicável)	concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis		qualquer combustível e em qualquer categoria de veículo abrangida pela homologação de emissões			
Determinação do CO ₂ e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Eficiência energética dos reboques	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo

	escape					
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo

Alteração

Quadro 4: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões no que se refere a veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão

Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos <i>para a</i> homologação de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação		Ensaio na fiscalização do mercado	
Interveniente pertinente	Entidade <i>que</i>	Entidade <i>que</i>	Entidade <i>que</i>	Terceiros e	Autoridades de	Terceiros e Comissão

	<i>concede a homologação</i>	<i>concede a homologação</i>	<i>concede a homologação</i>	Comissão	fiscalização do mercado	
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3, N2 e N3)	Ensaios de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todas as categorias de veículos aplicáveis **	(ver requisitos aplicáveis ao motor)	Exigido anualmente para um número adequado de modelos de veículos de qualquer combustível e em qualquer categoria de veículo abrangida pela homologação de emissões **	Facultativo	Exigido/Facultativo	Facultativo
Determinação do CO ₂ e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo

Eficiência energética dos reboques	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
<i>Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição</i>	<i>Não exigido</i>	<i>Não exigido</i>	<i>Exigido</i>	<i>Facultativo</i>	<i>Exigido</i>	<i>Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição</i>
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
<i>Determinação da potência</i>	<i>Exigido **</i>	<i>Não exigido</i>	<i>Facultativo</i>	<i>Facultativo</i>	<i>Facultativo</i>	<i>Facultativo</i>
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo

Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Declaração e demonstração	Não exigido	Exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
** <i>No caso de um veículo com um sistema motor homologado no que respeita às emissões, o fabricante do motor é responsável pela realização deste ensaio.</i>						

Alteração 165

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 5

<i>Texto da Comissão</i>			
Quadro 5: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões de motores destinados a veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ para os fabricantes			
Requisitos de ensaio para cada combustível	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN e emissões de CO ₂ , consumo de combustível em ciclos transitórios (WHTEC, a frio e a quente)	Exigido no motor precursor da família de emissões e declaração para todos os membros da família**	Exigido num motor não incluído na família	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4
Ensaio do motor para verificar os dados necessários para a determinação do CO ₂	Exigido	Exigido	
Regeneração contínua/periódica	Declaração	Não exigido	
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	

Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4	Não exigido	
Potência do motor	Exigido		
* A entidade homologadora pode solicitar a realização de um ensaio durante a homologação inicial.			
** Apoiados por dados de ensaios de motores de todas as potências.			

<i>Alteração</i>			
Quadro 5: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões de motores destinados a veículos M ₂ , M ₃ , N ₂ e N ₃ para os fabricantes			
Requisitos de ensaio para cada combustível	Ensaio e requisitos <i>para a</i> homologação de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN e emissões de CO ₂ , consumo de combustível em ciclos transitórios (WHTC, a frio e a quente)	Exigido no motor precursor da família de emissões e declaração para todos os membros da família**	Exigido num motor não incluído na família	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4
<i>Poluentes gasosos, PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3, N2 e N3)</i>	<i>Ensaio de demonstração exigido para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todas as categorias de veículos aplicáveis</i>	<i>Não exigido</i>	
Ensaio do motor para verificar os dados necessários para a determinação do CO ₂	Exigido	Exigido	
Regeneração	Declaração	Não exigido	

contínua/periódica			
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	
<i>Determinação da potência</i>	<i>Exigido</i>	<i>Não exigido</i>	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4	Não exigido	
** <i>Apoiados por dados de ensaios de motores de todas as potências.</i>			

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Desde 1992, a UE tem vindo a introduzir limites cada vez mais rigorosos de emissões de escape para todos os veículos vendidos no mercado europeu (normas «Euro»). Em novembro de 2022, a Comissão apresentou uma sexta versão atualizada destas normas na sua proposta para as normas Euro 7, na qual agrupou os requisitos anteriormente separados de emissões para ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros (Euro 6) e para veículos comerciais pesados e autocarros (Euro VI) num conjunto de regras único. As normas Euro 7 incluem novos limites para os poluentes de escape, parâmetros de ensaio revistos e abordam, ainda, as emissões de partículas dos travões e dos pneus, não emitidas pelo tubo de escape. Uma vez que a legislação da UE exige que todos os novos ligeiros de passageiros produzam um nível nulo de emissões de CO₂ a partir de 2035, estas normas terão a função de medida transitória de regulação de emissões, até ao momento em que todos os novos veículos sejam neutros em termos de CO₂ ou tenham um nível nulo de emissões.

A Comissão teve um trabalho de preparação de proposta repleto de desafios, incorrendo num atraso de publicação de quase 18 meses. Este atraso foi, em parte, consequência do parecer negativo inicial da avaliação de impacto pelo próprio Comité de Controlo da Regulamentação («RSB», sigla inglesa) da Comissão, devido a preocupações sobre a coerência de pormenores técnicos relativamente aos problemas enfrentados pelos diferentes modelos de veículos e a escolha da opção de política privilegiada. Existem várias reservas quanto à viabilidade e eficácia da proposta da Comissão. Para garantir que as normas Euro 7 adotadas sejam proporcionadas e, fundamentalmente, adequadas à sua finalidade, os legisladores têm uma tarefa significativa pela frente.

Estas preocupações podem resumir-se da seguinte forma:

- **Implicações financeiras:** A introdução de normas rigorosas de emissões requer investimentos significativos por parte dos fabricantes para desenvolver e produzir novas tecnologias que cumpram os requisitos. Tais custos poderão impor preços mais elevados aos fabricantes e aos consumidores, já que a proposta tem como alvo uma tecnologia em declínio que compete com soluções para veículos do regulamento relativo ao CO₂, levando, potencialmente, as pessoas a adiar a compra de novos ligeiros de passageiros, ou a comprar apenas automóveis de segunda mão («efeito Havana»). A Comissão estima que os custos diretos adicionais dos veículos rondarão entre os 180 e os 450 EUR para ligeiros de passageiros/veículos comerciais ligeiros e os 2 800 EUR para veículos comerciais pesados/camiões. No entanto, os resultados de uma avaliação recente dos custos regulamentares da Euro 7¹ indicam que a média de custos diretos incrementais da Euro 7 (em comparação com a Euro 6 ou Euro VI) rondam os 2 000 EUR por automóvel/veículo comercial ligeiro com motor de combustão interna e os 12 000 EUR por autocarro/veículo comercial pesado a gasóleo. Estas estimativas são entre 4 e 10 vezes mais elevadas do que

¹ Frontier Economics, «Regulatory costs of Euro 7 – findings from an industrial survey», 23 de maio de 2023 [Custos regulamentares da Euro 7 – conclusões de um inquérito ao setor].

os valores apresentados na avaliação de impacto da Comissão. Além disso, estes valores poderão subir ainda mais devido a custos indiretos (por exemplo, um aumento de consumo de combustível para atingir alguns dos requisitos de ensaio propostos), causando uma pressão ascendente sobre os preços, que não foi tida em conta pela Comissão. Tendo em conta a discrepância significativa entre estas duas estimativas, é evidente que será necessária uma nova avaliação para confirmar os custos exatos da introdução destas novas normas.

- **Exequibilidade tecnológica:** Subsistem dúvidas sobre a exequibilidade tecnológica do cumprimento das novas normas, que dependem de dispositivos de medição de emissões portáteis («PEMS», sigla inglesa) pouco fiáveis, bem como de ensaios emergentes e ainda não provados, fiscalização e equipamento de controlo de emissões. Em particular, a decisão da Comissão de reformular os ensaios de veículos pesados exacerba estas preocupações, substituindo as avaliações de conformidade em circulação que utilizam equipamento de medição de emissões portátil. Em vez disso, procura aplicar o regime de emissões em condições reais de condução (RDE) em vigor para ligeiros de passageiros e comerciais ligeiros a veículos comerciais pesados, ignorando a maior variação de emissões dos mesmos e pressionando o valor-alvo técnico a aproximar-se do zero, juntamente com os valores-limite da proposta. De facto, na sua formulação atual, a fim de cumprir estes requisitos, serão necessárias vias de desenvolvimento distintas para os produtores e fabricantes de equipamento de origem (OEM) das que são utilizadas na América do Norte, China e América do Sul, o que compromete o papel da UE no estabelecimento de normas do setor automóvel, seguidas por vários mercados globais.
- **Desvio de recursos destinados à descarbonização:** A fim de alcançar as atuais metas de CO₂ da UE, a transição para transportes com baixas emissões de carbono já decorre a bom ritmo, com a expansão progressiva da gama de veículos elétricos movidos a bateria e a hidrogénio dos fabricantes de veículos comerciais. Os investimentos visando a descarbonização dos transportes rodoviários devem, por conseguinte, ser apoiados por um quadro regulamentar abrangente que estabeleça um equilíbrio justo entre a melhoria da qualidade do ar e a adoção de veículos neutros em termos de CO₂ e de emissões nulas. No entanto, a proposta da Comissão suscita receios sobre o seu possível impacto negativo nas estratégias de investimento dos fabricantes. Apesar de reconhecer os receios específicos aos veículos pesados, a proposta da norma Euro 7 não deve desviar a atenção do objetivo geral de atingir a neutralidade de carbono. Esta legislação deve ser realista no estabelecimento de metas alcançáveis, e coerente e proporcionada com os investimentos necessários para o cumprimento de normas existentes e futuras relativas ao CO₂.

Neste contexto, a comissão procura abordar as seguintes questões fundamentais e interligadas no seu projeto de relatório da comissão:

- **Tempo insuficiente de aplicação para o setor automóvel:** As datas de entrada em vigor indicadas na proposta (2025 para automóveis e veículos comerciais ligeiros; 2027 para veículos comerciais pesados e autocarros) não proporcionam tempo suficiente para o desenvolvimento industrial e a adaptação da produção, e não refletem o facto de o quadro

jurídico apenas ficar concluído após a adoção dos atos de execução e dos atos delegados pertinentes. Por conseguinte, a Comissão ENVI recomenda associar as datas de entrada em vigor às datas de adoção da legislação derivada aplicável. Com a exceção dos requisitos para os travões e pneus, dependentes dos acordos no âmbito da UNECE, a Comissão terá prazos para adotar os atos delegados e de execução necessários antes de dar início à contagem de um período de execução de 24 meses para novos modelos de ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros e de 48 meses para novos modelos de veículos comerciais pesados e autocarros. Além disso, a comissão adiciona tempo entre as datas relacionadas com novas homologações e todas as datas de matrícula para limitar os encargos administrativos das entidades homologadoras e para ter em conta que os ciclos dos veículos comerciais ligeiros são mais longos do que os dos ligeiros de passageiros.

- **Recurso excessivo a legislação derivada:** As alterações cumulativas às modalidades da norma Euro 7 através de legislação derivada são amplas e vagamente definidas na proposta da Comissão. Esta falta de clareza representa uma preocupação significativa, uma vez que as metodologias de medição de emissões em condições de ensaio especificadas e de verificação da aplicação dos requisitos/declarações de ensaio ainda estão em vias de finalização e correm o risco de se tornarem numa «caixa vazia» no ato de base. Consequentemente, é, neste momento, inútil tentar perceber as implicações e responsabilidades jurídicas dos fabricantes e Estados-Membros decorrentes dos vários atos de execução e atos delegados. A Comissão ENVI propõe, para resolver este problema, a definição de prazos condicionais para a Comissão preparar e finalizar legislação derivada, proporcionando, desta forma, a segurança jurídica de que tanto necessitam as partes interessadas e os Estados-Membros.
- **Condições de ensaio RDE estatisticamente relevantes:** A norma Euro 6 existente já cumpre os objetivos de ensaios em estrada com baixas emissões de escape, abrangendo a grande maioria (95 %) dos eventos e situações de condução estatisticamente possíveis. A proposta da Comissão tem como objetivo abranger os restantes 5 %, adicionando complexidades substanciais de cumprimento e mais requisitos em termos de hardware, sem benefícios ambientais significativos. Além disso, a condução tendenciosa e os cenários mais pessimistas obrigarão à adoção de tecnologia suplementar para todos os veículos Euro 7. Consequentemente, os automóveis mais pequenos e de baixo custo, indispensáveis para trabalhadores e para as comunidades rurais, poderão sofrer um aumento de preço significativo, resultando na remoção de certos modelos do mercado. A Comissão ENVI considera que estes cenários de condução excedem demasiado os parâmetros necessários para o cumprimento dos objetivos da legislação em causa, e reintroduz os requisitos de ensaio existentes na presente proposta.
- **Requisitos relativos a sistemas de monitorização a bordo (OBM):** A Comissão exige a monitorização a bordo permanente das emissões durante o ciclo de vida do veículo. Para o efeito, serão necessários novos sensores de escape, que ou não estão disponíveis, ou têm capacidades e ciclos de vida limitados, e cujo custo exato ainda se desconhece. Tendo em conta que o setor automóvel já tem obrigações de cumprimento de objetivos de CO₂, a

adição de novas despesas elevadas com tecnologias não parece ser razoável e desencorajará investimentos em veículos com emissões nulas e neutras em termos de CO₂. Em resposta a este problema, é importante uma maior clareza jurídica no tocante ao âmbito e aos pormenores dos requisitos OBM, do tempo de desenvolvimento destas tecnologias e da avaliação da necessidade global de OBM para o cumprimento das novas normas.

- **Discriminação regulamentar contra veículos comerciais ligeiros mais pesados:** As novas normas exigem que os veículos comerciais ligeiros mais pesados cumpram os mesmos limites de poluentes de escape que os automóveis, apesar de serem mais pesados e terem uma maior resistência ao rolamento. Embora a proposta da Comissão procure compensar os requisitos mais rigorosos com normas menos rigorosas de poluentes para os comerciais ligeiros com uma relação potência/peso inferior a 35kW/t, não existem atualmente veículos comerciais ligeiros no mercado da UE que satisfaçam – alegadamente – os requisitos de cumprimento destes valores-limite limitados. Deste modo, quase todos os veículos comerciais ligeiros devem cumprir os mesmos limites de poluentes de escape que os automóveis. Estes veículos comerciais ligeiros são um instrumento de trabalho indispensável para as pessoas e as pequenas empresas e este desequilíbrio é abordado no relatório.
- **Viabilidade dos limites/ensaios em matéria de emissões para veículos pesados:** A proposta da Comissão para os limites de emissão de veículos pesados Euro 7 implicaria um encargo irrealista para a indústria e um desvio das normas mundiais. Assim, os fabricantes da UE enfrentariam custos adicionais para desenvolver veículos especificamente para cumprir os requisitos da UE, tendo simultaneamente que respeitar outras regulamentações no resto do mundo, o que acabaria por afetar a harmonização técnica dos regulamentos relativos aos veículos pesados. Por conseguinte, é necessário adaptar a formulação da Euro VI relativa a limites e ensaios em matéria de emissões para veículos pesados à norma Euro 7, com os ajustes necessários para reduzir em 50 % os níveis dos principais poluentes e para ter em conta o novo procedimento de ensaio PN10.
- **Adição das emissões provenientes do desgaste dos travões:** A proposta Euro 7 estabelece limites adicionais para a emissão de partículas provenientes dos travões. Estas regras aplicar-se-ão a todos os tipos de veículos, incluindo os veículos elétricos. Apesar de a inclusão dos travões no âmbito desta norma ser apoiada, as datas de entrada em vigor (2025 para ligeiros de passageiros e os veículos comerciais ligeiros; 2027 para os veículos pesados e os autocarros) não são tecnicamente exequíveis, uma vez que ainda tem de ser finalizado o trabalho da UNECE no que respeita ao procedimento de ensaio. Uma vez que encontrado um acordo, o procedimento de ensaio terá então de ser submetido a uma fase de monitorização para avaliar a metodologia e permitir o estabelecimento de limites tecnicamente alcançáveis. Assim, cumpre prever um prazo de aplicação após a adoção da legislação derivada pertinente relativa aos travões.
- **Limites de abrasão para pneus:** Reiteram-se, na presente proposta, as preocupações no que respeita ao volume da legislação derivada e à dependência da mesma, uma vez que os

Estados-Membros e os fabricantes apenas podem planear e avaliar este requisito juntamente com os atos de execução e atos delegados pertinentes. De facto, a Comissão reconhece que o Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29) deve adotar, em primeiro lugar, o método de ensaio, as medidas de fiscalização de mercado e os limites, previstos para final de 2024/início de 2025, antes de incorporar estes requisitos na norma Euro 7. Tal como no que respeita às emissões dos travões, a inclusão dos pneus é de louvar mas, no entanto, pneus que libertem menos microplásticos não devem comprometer a segurança dos veículos. Cumpre também deixar claro que o âmbito de aplicação no tocante aos pneus deve ser alargado de forma a incluir, progressivamente, pneus recém-fabricados de classe C1, C2 e C3 montados em todos os veículos, e não apenas os pneus montados em veículos homologados com a norma Euro 7.

ANEXO: LISTA DAS ENTIDADES OU PESSOAS DAS QUAIS O RELATOR RECEBEU CONTRIBUIÇÕES

O relator recebeu contribuições das seguintes entidades ou pessoas durante a preparação do projeto de relatório:

Associação para o Controlo das Emissões por Catalisador (AECC)
Association of Road Enterprises & Passenger Transport (ČESMAD)
AutoSAP Ltd.
Gabinete Europeu das Uniões de Consumidores (GEUC)
BMW AG
Robert Bosch GmbH
European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)
Concawe
Cummins Europe
Daimler Truck AG
DENSO Corporation
European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)
European Biodiesel Board
European Platform on Sustainable Mobility
European Small Volume Car Manufacturers Alliance (ESCA)
European Tyre & Rubber Manufacturers Association (ETRMA)
Ferrari S.p.A.
Federação Internacional do Automóvel (FIA)
Ford Motor Company
FuelsEurope
Garrett Motion
Grupo Renault
União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU)
Industrial Vehicles Corporation (IVECO)
Jaguar Land Rover Automotive PLC
Mazda Motor Corporation
Mercedes-Benz
Tallano Technologies
Toyota Motor Corporation
Transport & Environment (T&E)
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)
Grupo Volkswagen
Volvo Trucks

20.7.2023

PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTEÇÃO DOS CONSUMIDORES

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Relator de parecer: Antonius Manders

ALTERAÇÕES

A Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta o seguinte:

Alteração 1

Proposta de regulamento Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) Os requisitos técnicos estabelecidos no presente regulamento devem apoiar a competitividade do mercado interno e reforçar a autonomia estratégica da União. Para assegurar o progresso tecnológico, a inovação e a independência da indústria da União, as emissões ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos devem ser avaliadas como parte das emissões não provenientes do tubo de escape.

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 6

Texto da Comissão

(6) Além disso, os atuais limites de emissão foram adotados em 2007 para os veículos ligeiros e em 2009 para os veículos pesados. Ambos os limites de emissão foram adotados com base na tecnologia então disponível. Desde então, a tecnologia evoluiu e o nível de emissões alcançado com uma combinação das tecnologias atuais é muito inferior ao alcançado há mais de 15 anos. Esse progresso tecnológico deve refletir-se nos limites de emissão baseados na tecnologia de ponta existente e no conhecimento dos controlos da poluição e em relação a todos os poluentes pertinentes.

Alteração

(6) Além disso, os atuais limites de emissão foram adotados em 2007 para os veículos ligeiros e em 2009 para os veículos pesados. Ambos os limites de emissão foram adotados com base na tecnologia então disponível. Desde então, a tecnologia evoluiu e o nível de emissões alcançado com uma combinação das tecnologias atuais é muito inferior ao alcançado há mais de 15 anos. Esse progresso tecnológico deve refletir-se nos limites de emissão baseados na tecnologia de ponta existente e no conhecimento dos controlos da poluição e em relação a todos os poluentes pertinentes. ***Esse progresso tecnológico deve também refletir-se na legislação da União, através da fixação de metas de emissões realistas e razoáveis para 2035 e anos seguintes, mediante a revogação do Regulamento (UE) 2023/851.***

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução ***com um*** conjunto ***mínimo*** de restrições, limites e outros requisitos de condução e não apenas em laboratório.

Alteração

(8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução ***num*** conjunto ***estatisticamente representativo e não tendencioso*** de restrições, limites e outros requisitos de condução e não apenas em laboratório.

Alteração 4

Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-A) O ensaio do desempenho RDE deve ser efetuado em estradas públicas, nas quais os veículos sejam conduzidos em trajetos reais e no âmbito da sua utilização habitual. O ensaio RDE apenas deve incluir padrões de condução, condições e cargas úteis normais. Deve garantir-se que o desempenho em matéria de emissões durante períodos de condução não representativa e tendenciosa não é tido em conta no cálculo da verificação de conformidade dos veículos.

Alteração 5

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão

Alteração

(9) A exatidão do equipamento portátil de medição das emissões utilizado para medir as emissões dos veículos utilizados na estrada melhorou significativamente desde a sua introdução. Assim, é adequado basear os limites de emissão nessas medições em estrada e, por conseguinte, deixa de ser necessária a utilização de fatores de conformidade nos ensaios em estrada.

Suprimido

Alteração 6

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão

Alteração

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas

emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, a fim de propor limites de abrasão dos pneus.

emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, a fim de propor limites de abrasão dos pneus, ***em linha com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29).***

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 14

Texto da Comissão

(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem

Alteração

(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes, duradouros ***e comportáveis em termos de preços, bem como ter um carregador comum e funções de carregamento inteligente, tais como as de conexão de veículo à rede, de veículo à carga, de veículo a veículo, de veículo à bateria externa e de veículo ao edifício, incluindo na parte inferior da carroçaria.*** Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos

baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU⁴⁷.

anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU⁴⁷. ***As infraestruturas para veículos com baterias de tração devem estar preparadas para dar apoio a esses veículos, como estações de carregamento de baterias, estações de carregamento rápido e estações de troca de baterias. A Comissão deve avaliar o impacto do desenvolvimento de tais infraestruturas para veículos com baterias de tração nas emissões de CO2 na União.***

⁴⁷ Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

⁴⁷ Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 16

Texto da Comissão

(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). ***No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem impõe as reparações de forma suficiente e atempada. Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até***

Alteração

(16) Os sensores ***e outros dispositivos complexos*** instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões, ***armazenar informações*** e desencadear ***a necessidade*** de reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa) ***e do indicador de anomalias (IA) do painel de instrumentos. Alguns*** sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar o comportamento dos veículos

agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar *e controlar continuamente* o comportamento dos veículos em matéria de emissões *através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa)*. *O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos.*

em matéria de emissões *e podem ajudar a melhorar a funcionalidade do* sistema OBD.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Os fabricantes podem optar por produzir veículos que cumpram limites de emissão mais baixos ou cuja durabilidade da bateria seja superior à exigida no presente regulamento, ou que incluam opções avançadas, como a delimitação geográfica e os controlos adaptativos. Os consumidores e as autoridades nacionais devem poder identificar esses veículos através de documentação adequada. Por conseguinte, deve ser disponibilizado um passaporte ambiental do veículo (EVP, sigla inglesa).

Alteração

Suprimido

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 18

Texto da Comissão

(18) Caso a Comissão apresente uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO2 fora do âmbito das normas

Alteração

(18) A Comissão deve apresentar uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos movidos principalmente a combustíveis neutros em termos de CO2 fora do âmbito das normas

relativas às emissões de CO2 da frota, e em conformidade com o direito da União *e o objetivo de neutralidade climática da União*, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.

relativas às emissões de CO2 da frota, e em conformidade com o direito da União, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 19

Texto da Comissão

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, *pode* ser permitida *alguma* flexibilidade *em alguns dos requisitos aplicáveis* a esses fabricantes. *Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais baseados em ciclos aleatórios de condições reais de condução.*

Alteração

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, *deve* ser permitida flexibilidade a esses fabricantes *em relação ao que também é exigido pelos regulamentos relativos ao CO2, adiando a aplicação da norma Euro 7 até 2035.*

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 21

Texto da Comissão

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade

Alteração

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade

em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO₂ destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O₃, O₄ sobre o CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii)

em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO₂ destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O₃, O₄ sobre o CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, **em conformidade com o WP29 da ONU**, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, **em conformidade com o WP29 da ONU**, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e

ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.

⁵⁰ 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).

veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus *em conformidade com o WP29 da ONU*, bem como xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.

⁵⁰ 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).

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 22

Texto da Comissão

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas estabelecendo também limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias ***e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃***. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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

Alteração

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas estabelecendo também limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, ***em conformidade com o WP29 da ONU***, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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 tratem da preparação dos atos delegados.

acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

⁵¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1 .

⁵¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1 .

Alteração 14

Proposta de regulamento Considerando 25

Texto da Comissão

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. ***Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser o mais rapidamente possível do ponto de vista técnico, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada por mais dois anos, uma vez que a transição para veículos de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.***

Alteração

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida ***por um prazo de quatro anos a contar da posterior apresentação dos atos de execução e delegados e da respetiva adoção pela Comissão.***

Alteração 15

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1

Texto da Comissão

1. O presente regulamento estabelece requisitos técnicos e disposições administrativas em matéria de homologação de emissões e fiscalização do mercado dos veículos a motor, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às suas emissões de CO₂ e de poluentes, ao consumo de combustível e de

Alteração

1. O presente regulamento estabelece requisitos técnicos e disposições administrativas em matéria de homologação de emissões e fiscalização do mercado dos veículos a motor, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às suas emissões de CO₂ e de poluentes, ao consumo de combustível e de

energia e à durabilidade da bateria.

energia *elétrica* e à durabilidade da bateria.

Alteração 16

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Para efeitos de homologação e fiscalização do mercado de pneus de fabrico recente, os requisitos técnicos e as disposições administrativas do presente regulamento devem ser tidos em conta juntamente com os requisitos técnicos e as disposições administrativas dos pneus do Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à segurança geral.

Alteração 17

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 5

Texto da Comissão

Alteração

(5) «Motor», a fonte de propulsão de um veículo;

(5) «Motor», a fonte de propulsão de um veículo (*ICEV*);

Alteração 18

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10

Texto da Comissão

Alteração

(10) «Óxidos de azoto» ou «NOx», a soma *dos óxidos de azoto* emitidos pelo tubo de escape;

(10) «Óxidos de azoto» ou «NOx», a soma *de NO e NO₂* emitidos pelo tubo de escape;

Alteração 19

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 11

Texto da Comissão

(11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e recolhida nos filtros de recolha de amostras;

Alteração

(11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e recolhida nos filtros de recolha de amostras, ***em conformidade com o procedimento prescrito no presente regulamento;***

Alteração 20

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 14

Texto da Comissão

(14) «Número de partículas ***superior a*** 10 nm» ou «PN₁₀», o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões ***com um diâmetro igual ou superior a 10 nm;***

Alteração

(14) «Número de partículas 10 nm» ou «PN₁₀», o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões, ***medidas de acordo com o procedimento descrito no presente regulamento, com um corte nominal a 10 nm;***

Alteração 21

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 30

Texto da Comissão

(30) «Emissões não provenientes de gases de escape», as emissões por evaporação, abrasão dos pneus e dos travões;

Alteração

(30) «Emissões não provenientes de gases de escape», as emissões por evaporação, abrasão dos pneus e dos travões, ***bem como as emissões ao longo de todo o ciclo de vida;***

Alteração 22

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 34

Texto da Comissão

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa;

Alteração

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa ***e instalado no veículo aquando da sua matrícula inicial;***

Alteração 23

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 38

Texto da Comissão

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de ***detetar excedências de emissões ou quando um veículo se encontra em modo sem emissões, se aplicável, e capaz de indicar a ocorrência de tais excedentes através de informações armazenadas no veículo*** e de ***as*** comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;

Alteração

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de ***monitorizar as emissões dentro das medições tecnicamente possíveis*** e de comunicar essas informações através da porta OBD e, ***facultativamente***, à distância;

Alteração 24

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 42

Texto da Comissão

(42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e ***em*** condições alargadas, conforme especificado nos quadros 1 e 2 do anexo III;

Alteração

(42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e, ***no máximo, numa das*** condições alargadas ***no momento***, conforme especificado nos quadros 1 e 2 do anexo III;

Alteração 25

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 67

Texto da Comissão

(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo **de emissões nulas** pode percorrer até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

Alteração

(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo pode percorrer **em modo sem emissões, no âmbito de um ciclo de condução adequado previsto no presente regulamento**, até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

Alteração 26

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de **travagem** e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. **A partir das datas de aplicação específicas a que se refere o artigo 20.º**, os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de **emissões dos travões** e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 27

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I **e os valores declarados no certificado de conformidade e no dossiê de homologação** durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».

Alteração

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I, **sob reserva das condições constantes do anexo III, e a homologação durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV.** Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».

Alteração 28

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado **em** condições de condução alargadas, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado **no anexo III.**

Alteração

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado, **no máximo, numa das** condições de condução alargadas, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado **nos anexos pertinentes no Regulamento (UE) 2017/1151 e no Regulamento (UE) n.º 582/2011.**

Alteração 29

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de

Alteração

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de

emissão estabelecidos no anexo I.

emissão estabelecidos no anexo I *e das condições estabelecidas no anexo III.*

Alteração 30

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Sistemas OBM capazes de *detetar* emissões *acima dos limites de emissão devido a anomalias, ao aumento da degradação ou a outras situações que aumentem as emissões*;

Alteração

b) Sistemas OBM capazes de *monitorizar* emissões *dentro das tolerâncias de medição tecnicamente possíveis*;

Alteração 31

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Dispositivo OBFCM para monitorizar o seu consumo real de combustível e de energia *e outros parâmetros pertinentes, como a carga/massa útil*, necessários para determinar a sua eficiência energética e do combustível em condições reais;

Alteração

c) Dispositivo OBFCM *destinado à propulsão do veículo e a veículos das categorias N2 e N3*, para monitorizar o seu consumo real de combustível e de energia, necessários para determinar a sua eficiência energética e do combustível em condições reais;

Alteração 32

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea d)

Texto da Comissão

d) Monitores *SOH* da bateria de tração e dos sistemas de *emissão*;

Alteração

d) Monitores *SOCE E SOCR* da bateria de tração e *monitores SOH* dos sistemas de *controlo das emissões de escape*;

Alteração 33

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 6 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada à distância, e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

Alteração

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo, ***juntamente com o número de homologação e a variante de homologação***, utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada à distância, e, ***facultativamente***, para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional ***e ainda para a prestação de serviços de terceiros ao utilizador do veículo, a fim de melhorar a utilização do veículo, reduzir o consumo de energia e as emissões ou prolongar a vida útil da bateria em utilização.***

Alteração 34

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 8

Texto da Comissão

8. O fabricante ***impede*** a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante ***elimina-a*** através de uma atualização do software ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração

8. O fabricante ***toma medidas para impedir*** a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7, ***na medida do possível, com base nos conhecimentos aquando da homologação.*** Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante ***toma medidas para eliminá-la*** através de uma atualização do software ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração 35

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os fabricantes podem designar os veículos que fabricam como «veículo Euro 7+» se esses veículos cumprirem o seguinte:

Suprimido

Alteração 36

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) No que se refere aos veículos ICEV e NOVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para os gases poluentes e, por ordem de grandeza, limites de emissão mais baixos para o número de partículas emitidas;

Suprimido

Alteração 37

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) No que se refere aos veículos OVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para gases poluentes, limites de emissão por ordem de grandeza mais baixos para o número de partículas emitidas e durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II;

Suprimido

Alteração 38

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

c) *No que se refere aos veículos PEV, declarando uma durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II.*

Suprimido

Alteração 39

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. *A conformidade destes veículos com os requisitos do ponto 1 é verificada em relação aos valores declarados.*

Suprimido

Alteração 40

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. *Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7A» se esses veículos estiverem equipados com funções de controlo adaptativo. A utilização de funções de controlo adaptativo deve ser demonstrada às entidades homologadoras durante a homologação e verificada durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV.*

Suprimido

Alteração 41

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica. ***O fabricante deve instalar um sistema de aviso do condutor nesses veículos para informar o utilizador quando as baterias de tração estão quase vazias e parar o veículo se não for carregado num raio de 5 km a contar do primeiro aviso em modo de emissões nulas. A aplicação dessas tecnologias de delimitação geográfica pode ser verificada durante o ciclo de vida do veículo.***

Alteração

4. Os fabricantes podem designar os veículos ***das categorias M1 e N1*** como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica.

Alteração 42

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão

6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N1 a veículos da categoria N2 com massa máxima ***entre 3,5 e 4,0 toneladas decorrente de um modelo de veículo da categoria N1***. Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».

Alteração

6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N1 a veículos da categoria N2 ***e M2 com massa máxima até 5,0 toneladas inclusive***. Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».

Alteração 43

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2

Texto da Comissão

2. ***Os fabricantes asseguram que estes veículos cumprem os valores***

Alteração

Suprimido

relativos às emissões de CO₂, ao consumo de combustível e de energia e à eficiência energética declarados ao abrigo das disposições do presente regulamento durante o ciclo de vida do veículo, conforme estabelecido no quadro 1 do anexo IV.

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os fabricantes asseguram que **os** dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos **cumprem as disposições do presente regulamento** enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

Alteração

3. Os fabricantes asseguram que **a funcionalidade dos** dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos **não são desativadas** enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – parte introdutória

Texto da Comissão

6. Os sistemas OBM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de:

Alteração

6. Os sistemas OBM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de **desencadear a reparação do veículo quando o sistema de aviso ao condutor notifica um excesso significativo de emissões.**

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – alínea a)

Texto da Comissão

a) **Registar a magnitude e a duração**

Alteração

Suprimido

de todas as excedências de emissões;

Alteração 47

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada ⁵⁵⁵⁶;

Suprimido

⁵⁵ *Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).*

⁵⁶ *Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).*

Alteração 48

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

c) Desencadear a reparação do veículo quando o sistema de aviso do condutor notifica um excesso significativo de emissões.

Suprimido

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados do veículo registados através da porta OBD ou à distância.

Alteração

7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados do veículo registados, ***que sejam juridicamente adequados e necessários***, através da porta OBD ou, ***facultativamente***, à distância.

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 8

Texto da Comissão

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes tomam as medidas corretivas necessárias de imediato, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes tomam as medidas corretivas necessárias de imediato, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos ***de imediato***, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 9

Texto da Comissão

Alteração

9. *A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os requisitos, os ensaios, os métodos e as medidas corretivas relativas às obrigações referidas nos n.ºs 1 a 8. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.*

Suprimido

Alteração 52

**Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 2**

Texto da Comissão

Alteração

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. ***O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.***

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V.

Alteração 53

**Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 4**

Texto da Comissão

Alteração

4. *Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo e entregam esse passaporte ao comprador do veículo*

Suprimido

juntamente com o veículo, extraindo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de bordo.

Alteração 54

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. *A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO₂ desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.*

Suprimido

Alteração 55

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. *Com efeitos a partir de ... [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento], se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que*

3. *Com efeitos a partir da data de entrada em vigor de todos os atos de execução ou delegados aplicáveis à categoria de veículos em causa, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que*

cumpram o disposto no presente regulamento.

cumpram o disposto no presente regulamento.

Alteração 56

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 4

Texto da Comissão

4. ***Com efeitos a partir de 1 de julho de 2025***, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, ***proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.***

Alteração

4. ***No prazo de três/quatro anos após a entrada em vigor de todos os atos de execução ou delegados exigidos pelo presente regulamento para efeitos de homologação de veículos***, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, ***proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.***

Alteração 57

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 5

Texto da Comissão

5. ***Com efeitos a partir de 1 de julho de 2027***, as autoridades nacionais ***consideram que***, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ e reboques novos O₃ e O₄ ***que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e***, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, ***a eficiência energética*** ou a durabilidade da bateria, ***proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em***

Alteração

5. ***No prazo de 36 meses após a entrada em vigor de todos os regulamentos de execução ou delegados pertinentes para a categoria de motor, veículo ou reboque em causa***, as autoridades nacionais ***devem***, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ e reboques novos O₃ e O₄, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, ***recusar a concessão da homologação UE ou da homologação nacional no que se refere a***

circulação desses veículos.

novos modelos de motor, veículo ou reboque que não cumpram o presente regulamento.

Alteração 58

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Com efeitos a partir de 1 de julho de **2030**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

6. Com efeitos a partir de 1 de julho de **2035**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração 59

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Com efeitos a partir de 1 de julho de **2031**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em

Alteração

7. Com efeitos a partir de 1 de julho de **2035**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em

circulação desses veículos.

circulação desses veículos.

Alteração 60

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Com efeitos ***a partir de 1 de julho de 2025***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₁ e N₁ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Com efeitos ***48 meses após a entrada em vigor de todos os atos de execução ou delegados pertinentes para a categoria de veículo em causa, e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₁ e N₁ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 61

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Com efeitos ***a partir de 1 de julho de 2027***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₂, M₃, N₂ e N₃ ***homologado*** nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

2. Com efeitos ***60 meses após a entrada em vigor de todos os atos de execução ou atos delegados aplicáveis à categoria de motores, de veículos ou de reboques em causa, e em conformidade com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₂, M₃, N₂ e N₃, ***e em reboques O3 e O4 homologados*** nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o

presente regulamento.

Alteração 62

Proposta de regulamento Artigo 12 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Uma manipulação da qual resulte uma situação de não conformidade dos veículos com os limites de emissão estabelecidos no anexo I do presente regulamento deve conduzir à adoção de medidas corretivas adequadas, incluindo recolhas, de modo a pôr termo a essa não conformidade.

Alteração 63

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

e) Sistemas contra a manipulação não autorizada, de segurança **e cibersegurança**;

e) Sistemas contra a manipulação não autorizada **e** de segurança;

Alteração 64

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes, **especificamente para as diferentes categorias de veículos, que também têm em conta outros sistemas a bordo dos veículos que contribuem para a travagem dos veículos e dos reboques**;

Alteração 65

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus;

Alteração

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus, ***tal como definido no regulamento pertinente do WP29 da ONU;***

Alteração 66

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ***ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável***, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio;

Alteração

a) ***Para os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 715/2007, os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo medidas contra a condução tendenciosa e a utilização abusiva durante os ensaios de emissões em condições reais de condução (RDE), a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio;***

Alteração 67

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Os métodos para determinar as emissões de CO₂, ***o consumo de combustível e de energia, a autonomia sem emissões, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor;***

Alteração

b) Os métodos para determinar as emissões de CO₂ ***para os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 595/2009, para transferir todos os procedimentos de ensaio de conformidade laboratorial e em circulação (ISC-PEMS) estabelecidos nesse regulamento e nas suas alterações***

subsequentes;

Alteração 68

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

b-A) Os métodos para determinar as emissões ao longo de todo o ciclo de vida de um veículo;

Alteração 69

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Alteração

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2. ***Esses atos de execução devem igualmente estabelecer um quadro de ensaios que determine os critérios técnicos de condução para efeitos de ensaio. Só serão válidos os ensaios realizados nestas condições.***

Alteração 70

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o seguinte:

Suprimido

Alteração 71

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Suprimido

Alteração 72

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Suprimido

Alteração 73

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

c) O anexo V, no que respeita à aplicação dos requisitos de ensaio e das declarações, com base no progresso técnico;

Suprimido

Alteração 74

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

Alteração

d) O artigo 5.º, introduzindo opções e designações para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras.

Suprimido

Alteração 75

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados a fim de completar o presente regulamento, em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, estabelecendo:

Suprimido

Alteração 76

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) Limites de emissão de partículas dos travões no anexo I, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);

Suprimido

Alteração 77

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) Limites de abrasão para os tipos de pneus no anexo I, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);

Suprimido

Alteração 78

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

c) *Requisitos mínimos de desempenho das baterias previstos no anexo II, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);*

Suprimido

Alteração 79

**Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)**

Texto da Comissão

Alteração

d) *Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M₂, M₃, N₂ e N₃ e num relatório sobre a durabilidade dos veículos pesados apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;*

Suprimido

Alteração 80

**Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 2 – alínea e)**

Texto da Comissão

Alteração

e) *Definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.*

Suprimido

Alteração 81

**Proposta de regulamento
Artigo 19 – parágrafo 1**

Texto da Comissão

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, *com efeitos a partir de 1 de julho de 2025*.

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado *36 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada pertinente*.

Alteração 82

**Proposta de regulamento
Artigo 19 – parágrafo 2**

Texto da Comissão

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, *com efeitos a partir de 1 de julho de 2027*.

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado *48 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada pertinente*.

Alteração 83

**Proposta de regulamento
Artigo 19-A (novo)**

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 19.º-A

Reexame

Até [Serviço das Publicações: inserir a data = três anos a contar da data de aplicação do presente regulamento] e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o progresso técnico e as emissões ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos. Esse relatório deve incluir uma avaliação da durabilidade e conveniência do Regulamento (UE) 2023/851 e das emissões de CO2 na União causadas pela criação necessária da infraestrutura para veículos com baterias de tração. A Comissão deve apresentar até [Serviço das Publicações: inserir a data = seis anos após a data de aplicação do presente

regulamento] uma proposta legislativa para matricular, após 2035, veículos novos movidos principalmente a combustíveis neutros em termos de CO2.

Alteração 84

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável **a partir de 1 de julho de 2025** aos veículos M_1 e N_1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, **e a partir de 1 de julho de 2027** aos veículos M_2 , M_3 , N_2 e N_3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O_3 e O_4 .

Alteração

O presente regulamento é aplicável **36 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada pertinente** aos veículos N_1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, **60 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada pertinente** aos veículos N_2 e N_3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O_3 e O_4 **e 48 meses após a entrada em vigor de toda a legislação derivada pertinente aos veículos M_1 , M_2 e M_3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos.**

Alteração 85

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 3

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de **2030** aos veículos M_1 e N_1 construídos por pequenos fabricantes.

Alteração

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de **2035** aos veículos M_1 e N_1 construídos por pequenos fabricantes.

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) e revogação dos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009
Referências	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 15.12.2022
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	IMCO 15.12.2022
Relator de parecer Data de designação	Antonius Manders 20.2.2023
Exame em comissão	22.5.2023 29.6.2023
Data de aprovação	18.7.2023
Resultado da votação final	+: 22 –: 17 0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Andrus Ansip, Pablo Arias Echeverría, Alessandra Basso, Brando Benifei, Adam Bielan, Biljana Borzan, Markus Buchheit, Anna Cavazzini, Deirdre Clune, David Cormand, Alexandra Geese, Sandro Gozi, Krzysztof Hetman, Virginie Joron, Maria-Manuel Leitão-Marques, Antonius Manders, René Repasi, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefanec, Róza Thun und Hohenstein, Tom Vandenkendelaere, Kim Van Sparrentak, Marion Walsmann
Suplentes presentes no momento da votação final	Marco Campomenosi, Claude Gruffat, Ivars Ijabs, Karen Melchior, Tsvetelina Penkova, Kosma Złotowski
Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final	Vlad-Marius Botoș, Svenja Hahn, Eugen Jurzyca, Kateřina Konečná, Leszek Miller, Eric Minardi, Anne-Sophie Pelletier, Paulo Rangel, Grzegorz Tobiszowski

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À
MATÉRIA DE FUNDO**

22	+
ECR	Adam Bielan, Grzegorz Tobiszowski, Kosma Złotowski
ID	Alessandra Basso, Marco Campomenosi
PPE	Pablo Arias Echeverría, Deirdre Clune, Krzysztof Hetman, Antonius Manders, Paulo Rangel, Andreas Schwab, Tomislav Sokol, Ivan Štefánek, Tom Vandenkendelaere, Marion Walsmann
Renew	Andrus Ansip, Vlad-Marius Botoș, Sandro Gozi, Ivars Ijabs, Karen Melchior, Róza Thun und Hohenstein
The Left	Kateřina Konečná

17	-
ECR	Eugen Jurzyca
ID	Markus Buchheit, Virginie Joron, Eric Minardi
S&D	Brando Benifei, Biljana Borzan, Maria-Manuel Leitão-Marques, Leszek Miller, Tsvetelina Penkova, René Repasi, Christel Schaldemose
The Left	Anne-Sophie Pelletier
Verts/ALE	Anna Cavazzini, David Cormand, Alexandra Geese, Claude Gruffat, Kim Van Sparrentak

1	0
Renew	Svenja Hahn

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

24.7.2023

PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Relator de parecer (*): Massimiliano Salini

(*) Comissão associada – Artigo 57.º do Regimento

ALTERAÇÕES

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta as seguintes alterações:

Alteração 1

Proposta de regulamento

Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6»)⁴⁴ e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)⁴⁵. A razão para a existência de dois regulamentos foi o facto de as emissões dos veículos pesados terem sido verificadas com base em ensaios do motor, ao passo que, no caso dos veículos ligeiros, basearam-se em ensaios do veículo completo. ***Desde então, foram desenvolvidas metodologias que permitem ensaios de veículos ligeiros e pesados na estrada. Por conseguinte, deixou de ser necessário basear a homologação nos ensaios do motor.***

⁴⁴ 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).

⁴⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações

Alteração

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6»)⁴⁴ e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)⁴⁵. A razão para a existência de dois regulamentos foi o facto de as emissões dos veículos pesados terem sido verificadas com base em ensaios do motor, ao passo que, no caso dos veículos ligeiros, basearam-se em ensaios do veículo completo.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações

relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) Os requisitos de homologação para pneus recém-fabricados C1, C2 e C3 estão definidos no Regulamento relativo à segurança geral (UE) 2019/2144. Por conseguinte, o presente regulamento complementa esses requisitos técnicos – que continuam a ser a base para a homologação de novos pneus – com os requisitos relativos à abrasão dos pneus. O método de ensaio para medir a abrasão dos pneus, bem como os limites de abrasão dos pneus, estão a ser desenvolvidos nas Nações Unidas. A fim de adotar esse método de ensaio, definições relevantes e limites de abrasão dos pneus, o presente regulamento terá de ser complementado por direito derivado, juntamente com as obrigações dos fabricantes e o calendário de aplicação pertinente, bem como um período transitório para os pneus fabricados após uma determinada data, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3-A (novo).

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 7

Texto da Comissão

Alteração

(7) É igualmente necessário reduzir a

(7) É igualmente necessário reduzir a

complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro. A simplificação é alcançada através da eliminação de datas de aplicação diferentes para os limites e ensaios existentes ao abrigo das normas Euro 6 e Euro VI, da eliminação de ensaios de emissões múltiplos e complexos nos casos em que esses ensaios não são necessários, da referência a normas ao abrigo dos regulamentos da ONU em vigor, quando aplicável, e da garantia de um conjunto simplificado e coerente de procedimentos e ensaios para as várias etapas da homologação de emissões.

complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro, ***bem como a neutralidade tecnológica***. A simplificação é alcançada através da eliminação de datas de aplicação diferentes para os limites e ensaios existentes ao abrigo das normas Euro 6 e Euro VI, da eliminação de ensaios de emissões múltiplos e complexos nos casos em que esses ensaios não são necessários, da referência a normas ao abrigo dos regulamentos da ONU em vigor, quando aplicável, e da garantia de um conjunto simplificado e coerente de procedimentos e ensaios para as várias etapas da homologação de emissões.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução com um conjunto ***mínimo*** de restrições, limites e outros requisitos de condução e não apenas em laboratório.

Alteração

(8) A fim de assegurar que as emissões ***de escape*** dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução com um conjunto ***pertinente*** de restrições, limites e outros requisitos de condução e não apenas em laboratório, ***evitando a chamada «condução tendenciosa»***. ***Estes ensaios em estrada devem excluir a condução tendenciosa e condições de condução raras.***

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 9

Texto da Comissão

(9) ***A exatidão do equipamento***

Alteração

Suprimido

portátil de medição das emissões utilizado para medir as emissões dos veículos utilizados na estrada melhorou significativamente desde a sua introdução. Assim, é adequado basear os limites de emissão nessas medições em estrada e, por conseguinte, deixa de ser necessária a utilização de fatores de conformidade nos ensaios em estrada.

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 11

Texto da Comissão

(11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução, estacionamento e reabastecimento de um veículo a gasolina. Assim, é adequado fixar os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior *e introduzir limites de emissão para a etapa* de reabastecimento.

Alteração

(11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução, estacionamento e reabastecimento de um veículo a gasolina. Assim, é adequado fixar os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior *para os veículos novos e através de outros meios a nível nacional, a fim de assegurar que os controlos de reabastecimento na fase II nas estações de serviço, tal como referido na Diretiva 2014/99/UE, continuam a ser eficientes no controlo do reabastecimento de combustível de todos os veículos a gasolina.*

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos

Alteração

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos

pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, *a fim de propor* limites de abrasão dos pneus.

pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, *desenvolvidos nas Nações Unidas com vista a assegurar a coerência na definição de limites de abrasão dos pneus. Além disso, o relatório deve incluir, na medida do possível, uma avaliação de impacto sobre os requisitos de abrasão dos pneus, colmatando as lacunas identificadas na avaliação de impacto do presente regulamento.*

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-A) Os dispositivos OBM, OBFCM ou SOH utilizam dados gerados pelo veículo para controlar a sua conformidade com o presente regulamento. Estes mesmos dados devem ser partilhados, de acordo com o Regulamento Dados, com os utilizadores do veículo e os seus prestadores de serviços, por forma a que os utilizadores do veículo possam beneficiar de conselhos e recomendações sobre como limitar as emissões do veículo, o seu consumo de energia e prolongar a vida útil da bateria através de uma melhor utilização do veículo.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 15

Texto da Comissão

(15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida. A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo. Por conseguinte, ***é da maior importância garantir a mais elevada proteção de segurança possível desses sistemas, com certificados de segurança e proteção adequada contra a manipulação não autorizada, a fim de assegurar que nem os sistemas de controlo da poluição nem o conta-quilómetros do veículo possam ser manipulados sem autorização.***

Alteração

(15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida ***através de medidas destinadas a impedir a publicidade, a venda e a instalação de dispositivos de manipulação não autorizada.*** A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo, ***peço que os Estados-Membros devam seguir o exemplo de outros Estados-Membros e introduzir o registo da quilometragem do veículo aquando da manutenção de um veículo ou aquando de inspeções técnicas periódicas.*** Por conseguinte, ***é importante que os novos veículos sejam concebidos com uma proteção de segurança adequada desses sistemas.***

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 16

Texto da Comissão

(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). ***No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de***

Alteração

(16) Os sensores ***e outros sistemas complexos*** instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões, ***armazenar informações*** e desencadear ***a necessidade*** de reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla

forma precisa ou atempada nem impõe as reparações de forma suficiente e atempada. Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar continuamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos.

inglesa) e do indicador de anomalias do painel de instrumentos (IA). É possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido, dependendo do tempo que os condutores ou operadores demoram a seguir a indicação do indicador de anomalias do sistema OBD. Alguns sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar o comportamento dos veículos em matéria de emissões de escape e podem ajudar a melhorar a funcionalidade do sistema OBD.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 18

Texto da Comissão

(18) *Caso* a Comissão *apresente* uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂ fora do âmbito das normas relativas às emissões de CO₂ da frota, e em conformidade com o direito da União e o objetivo de neutralidade climática da União, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.

Alteração

(18) *A descarbonização do setor dos transportes exige um quadro aberto do ponto de vista tecnológico.* A Comissão *deve apresentar* uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂ e *veículos movidos a uma mistura de combustíveis convencionais e neutros em termos de CO₂, em conformidade com a legislação da União em matéria de homologação de veículos,* fora do âmbito das normas *de desempenho* relativas às emissões de CO₂ da frota, e em conformidade com o direito da União e o objetivo de neutralidade climática da União. *Por conseguinte,* o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.

Alteração 12

Proposta de regulamento Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-A) Os conhecimentos científicos e tecnológicos provam a sustentabilidade dos combustíveis neutros em termos de CO₂ respeitadores do ambiente. A fim de assegurar que não são utilizados combustíveis fósseis em veículos movidos a estes combustíveis, a Comissão deve elaborar requisitos e regras, em cooperação com fabricantes e fornecedores, para encontrar soluções técnicas que sejam práticas, economicamente acessíveis e adequadas a uma utilização generalizada.

Alteração 13

Proposta de regulamento Considerando 19

Texto da Comissão

Alteração

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, ***pode*** ser permitida ***alguma*** flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes. ***Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais baseados em ciclos aleatórios de condições reais de condução.***

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, ***deve*** ser permitida flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes ***em relação ao que também é exigido pelos regulamentos relativos ao CO₂ [inserir referência do JO], adiando a aplicação da norma Euro 7 até 2035.***

Alteração 14

Proposta de regulamento
Considerando 21

Texto da Comissão

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação *e o passaporte ambiental do veículo (EVP)*; às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO₂ destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, *incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável*, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução *e as emissões no regime de rotação em vazio*, ii) determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um

Alteração

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção *e o controlo da conformidade em circulação*; às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO₂ destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução, ii) determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O₃, O₄

veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O_3 , O_4 sobre o CO_2 , o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xix) ***o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo.*** Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do

sobre o CO_2 , o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o ***controlo do*** desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xix) ***medidas destinadas a clarificar a aplicação dos ensaios que os fabricantes, os Estados-Membros, terceiros e a Comissão devem realizar para a homologação inicial, a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado.*** Essas competências deverão ser exercidas nos

Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.

termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.

⁵⁰ 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).

⁵⁰ 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).

Alteração 15

Proposta de regulamento Considerando 22

Texto da Comissão

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas estabelecendo também limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de

Alteração

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas estabelecendo também limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, ***em conformidade com o método de ensaio e os limites desenvolvidos nas Nações Unidas***, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃. É particularmente importante

peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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 tratem da preparação dos atos delegados.

⁵¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1 .

que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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 tratem da preparação dos atos delegados.

⁵¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1 .

Alteração 16

Proposta de regulamento Considerando 25

Texto da Comissão

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. ***Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser o mais rapidamente possível do ponto de vista técnico, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada por mais dois anos, uma vez que a transição para veículos de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.***

Alteração

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida ***até que todos os atos delegados e de execução respetivos tenham sido subsequentemente e emitidos e adotados pela Comissão e mediante a concessão de um prazo de execução de três anos, a partir dessa data, para os novos tipos.***

Alteração 17

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1 – parágrafo 1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os requisitos técnicos e as disposições administrativas estabelecidas pelo presente regulamento para a homologação de emissões e a fiscalização do mercado dos pneus recém-fabricados devem ser tidos em conta, juntamente com os requisitos técnicos e as disposições administrativas dos pneus do Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à segurança geral.

Alteração 18

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 11

Texto da Comissão

Alteração

(11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e recolhida nos filtros de recolha de amostras;

(11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e recolhida nos filtros de recolha de amostras, *de acordo com o procedimento descrito no presente regulamento*;

Alteração 19

Proposta de regulamento Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 14

Texto da Comissão

Alteração

(14) «Número de partículas *superior a* 10 nm» ou «PN10», o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões com um *diâmetro igual ou superior* a 10 nm;

(14) «Número de partículas 10 nm» ou «PN10», o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões, *medidas de acordo com o procedimento descrito no presente regulamento*, com um *corte nominal* a 10 nm;

Alteração 20

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 18

Texto da Comissão

(18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «*NHMC*», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;

Alteração

(18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «*NMHC*», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;

Alteração 21

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 29

Texto da Comissão

(29) «*Abrasão do pneu*», a massa de material perdido pelo pneu devido ao processo de abrasão e emitido para o ambiente;

Alteração

Suprimido

Alteração 22

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 34

Texto da Comissão

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa;

Alteração

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa *e instalado no veículo na data da sua primeira matrícula*;

Alteração 23

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 37

Texto da Comissão

(37) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «OBD» (sigla inglesa), **um sistema capaz de gerar informações de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo, na aceção do artigo 3.º, ponto 49, do Regulamento (UE) 2018/858, e capaz de comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;**

Alteração

(37) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «OBD» (sigla inglesa), **no contexto do presente regulamento, um sistema a bordo do veículo, capaz de detetar anomalias dos sistemas de controlo das emissões monitorizados, de identificar a localização provável das anomalias através de códigos de falha armazenados em memória de computador, da iluminação do indicador de anomalias (IA) e, facultativamente, à distância, para notificar o operador do veículo;**

Alteração 24

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 38

Texto da Comissão

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de **detetar excedências de emissões ou quando um veículo se encontra em modo sem emissões, se aplicável, e capaz de indicar a ocorrência de tais excedentes através de informações armazenadas no veículo e de as comunicar essas** informações através da porta OBD e à distância;

Alteração

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de **monitorizar as emissões tendo em conta as tolerâncias de medição do sistema OBM e que fornece** informações através da porta OBD e, **facultativamente,** à distância;

Alteração 25

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 42

Texto da Comissão

(42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e **em** condições

Alteração

(42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e, **no máximo, numa**

alargadas, conforme especificado *nos quadros 1 e 2* do anexo III;

das condições alargadas *simultaneamente*, conforme especificado *no quadro 1* do anexo III *e no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e no anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011, não devendo ser aplicada uma combinação dessas condições em simultâneo para efeitos de ensaio em condições alargadas;*

Alteração 26

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 61

Texto da Comissão

(61) «Potência de roda», a potência *medida nas* rodas de um veículo e utilizada para a sua propulsão;

Alteração

(61) «Potência das rodas», a potência *determinada nos termos do presente regulamento, enviada às* rodas de um veículo e utilizada para a sua propulsão;

Alteração 27

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 62

Texto da Comissão

(62) «Razão potência/massa», a relação entre a potência nominal e a massa em *ordem de marcha*;

Alteração

(62) «Razão potência/massa», a relação entre a potência nominal e a massa *máxima em carga tecnicamente admissível, na aceção do anexo II do Regulamento (UE) 2021/535;*

Alteração 28

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 71

Texto da Comissão

(71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», *um registo em papel e em formato digital que contém informações sobre o desempenho ambiental de um*

Alteração

Suprimido

veículo no momento da matrícula, incluindo o nível dos limites de emissão de poluentes, as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor, a durabilidade da bateria e outros valores conexos;

Alteração 29

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 77

Texto da Comissão

Alteração

(77) «Pneu de neve», um pneu cuja escultura, composição e estrutura do piso são essencialmente concebidas para assegurar um melhor desempenho na neve do que um pneu normal, no que respeita à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo;

Suprimido

Alteração 30

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78

Texto da Comissão

Alteração

(78) «Pneu para utilização especial», um pneu destinado a uma utilização mista, em estrada e fora de estrada, ou a outras utilizações especiais. Estes pneus destinam-se primordialmente a iniciar e a manter o veículo em movimento em condições fora de estrada.

Suprimido

Alteração 31

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(78-A) «Combustível neutro em termos de CO₂», um combustível renovável e/ou sintético, na aceção da Diretiva (UE) 2018/2001, incluindo biocombustíveis, biogás, combustíveis de biomassa, combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes (RFNBO – sigla inglesa) ou combustíveis de carbono reciclado (RCF – sigla inglesa), em que as emissões do combustível utilizado [e(u)] podem ser consideradas de impacto zero, o que significa que o equivalente de CO₂ do carbono incorporado na composição química do combustível utilizado [e(u)] é de origem biogénica, ou que se evitou a sua emissão como CO₂ para a atmosfera ou o seu destino existente.

Alteração 32

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(78-B) «Fator de correção de carbono» ou «CFE» (sigla inglesa), um fator que aplica a correção dos GEE às emissões pelo tubo de escape dos veículos pesados para efeitos de avaliação da conformidade, a fim de refletir a intensidade de carbono e a quota de combustíveis neutros em termos de carbono, incluindo os biocombustíveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX da DER, os combustíveis renováveis de origem não biológica – RFNBO (sigla inglesa) e os combustíveis de carbono reciclado – RCF (sigla inglesa).

Alteração 33

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de **travagem** e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. ***A partir das datas de aplicação específicas do presente regulamento***, os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de ***emissões dos travões*** e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I ***e os valores declarados no certificado de conformidade*** e no dossiê de homologação durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».

Alteração

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I, ***nas condições estabelecidas no anexo III e no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e no anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011*** e no dossiê de homologação durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado **em condições** de condução **alargadas**, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado no anexo III.

Alteração

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado **numa condição** de condução **alargada**, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado no anexo III, **no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e no anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011.**

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I.

Alteração

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo **atualmente apenas** motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I **e as condições estabelecidas no anexo III, no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e no anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011.**

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Sistemas OBD capazes de detetar anomalias dos sistemas que conduzam a excedências de emissões, a fim de facilitar

Alteração

a) Sistemas OBD capazes de detetar anomalias dos sistemas que **se sabe que** conduzam a excedências de emissões **de**

as reparações;

escape, a fim de facilitar as reparações;

Alteração 38

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Sistemas OBM capazes de *detetar* emissões *acima dos limites de emissão devido a anomalias, ao aumento da degradação ou a outras situações que aumentem as emissões*;

Alteração

b) Sistemas OBM capazes de *monitorizar* emissões *de escape dentro da capacidade de tolerâncias de medição do sistema OBM*;

Alteração 39

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Dispositivo OBFCM para monitorizar o seu consumo real de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes, como a carga/massa útil, necessários para determinar a sua eficiência energética e do combustível em condições reais;

Alteração

c) Dispositivo OBFCM para monitorizar o seu consumo real de combustível e de energia e *para os veículos das categorias N₂ e N₃* outros parâmetros pertinentes, como a carga/massa útil, necessários para determinar a sua eficiência energética e do combustível em condições reais;

Alteração 40

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada à distância, e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de

Alteração

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo, *juntamente com o número de homologação e a variante de homologação*, utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção

carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

técnica na estrada, *facultativamente* à distância, e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional *e para a prestação de serviços de terceiros ao utilizador do veículo, a fim de melhorar a utilização do veículo, limitar o consumo de energia do veículo e as suas emissões ou prolongar a vida útil da bateria em utilização.*

Alteração 41

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 8

Texto da Comissão

8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante elimina-a através de uma atualização do software ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração

8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7, *com base nas tecnologias de ponta existentes à data da homologação.* Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante toma medidas para a eliminar através de uma atualização do software ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração 42

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os fabricantes podem designar os veículos que fabricam como «veículo Euro 7+» se esses veículos cumprirem o seguinte:

a) No que se refere aos veículos ICEV e NOVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para os gases

Alteração

Suprimido

poluentes e, por ordem de grandeza, limites de emissão mais baixos para o número de partículas emitidas;

b) No que se refere aos veículos OVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para gases poluentes, limites de emissão por ordem de grandeza mais baixos para o número de partículas emitidas e durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II;

c) No que se refere aos veículos PEV, declarando uma durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II.

Alteração 43

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. A conformidade destes veículos com os requisitos do ponto 1 é verificada em relação aos valores declarados.

Suprimido

Alteração 44

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica. O fabricante deve instalar um sistema de aviso do condutor nesses veículos para informar o utilizador

4. Os fabricantes podem designar os veículos **das categorias M_1 e N_1** como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica. O fabricante deve instalar um sistema de aviso do condutor

quando as baterias de tração estão quase vazias *e parar o veículo se não for carregado num raio de 5 km a contar do primeiro aviso em modo de emissões nulas*. A aplicação dessas tecnologias de delimitação geográfica pode ser verificada durante o ciclo de vida do veículo.

nesses veículos para informar o utilizador quando as baterias de tração estão quase vazias. A aplicação dessas tecnologias de delimitação geográfica pode ser verificada durante o ciclo de vida do veículo.

Alteração 45

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Os fabricantes podem designar veículos como «veículos Euro 7 NF» quando esses veículos forem movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂, na aceção do artigo 3.º, segundo parágrafo, ponto 78-A, do presente regulamento, quer exclusivamente quer como uma mistura de combustíveis convencionais e neutros em termos de CO₂, ao longo do ciclo de vida do veículo.

No caso da utilização exclusiva de combustíveis neutros em termos de CO₂, as emissões de CO₂ são consideradas nulas para efeitos do regulamento [normas de emissão de CO₂ para automóveis e furgões] e do regulamento [normas de emissão de CO₂ para veículos pesados].

No caso da utilização de uma mistura de combustíveis convencionais e neutros em termos de CO₂, as emissões de CO₂ para efeitos do regulamento [normas de emissão de CO₂ para automóveis e furgões] e do regulamento [normas de emissão de CO₂ para veículos pesados] são reguladas através do fator de correção de carbono, na aceção do artigo 3.º, segundo parágrafo, ponto 78-B, do presente regulamento.

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os fabricantes podem construir veículos que combinem duas ou mais das características referidas no n.º 1, 2 ou 3 e designá-los utilizando uma combinação de símbolos e letras como veículos «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ou «Euro 7AG».

Alteração

5. Os fabricantes podem construir veículos **das categorias M_1 e N_1** que combinem duas ou mais das características referidas no n.º 1, 2 ou 3 e designá-los utilizando uma combinação de símbolos e letras como veículos «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ou «Euro 7AG».

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão

6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N_1 a veículos **da categoria N_2** com massa máxima **entre 3,5 e 4,0** toneladas **decorrente de um modelo de veículo da categoria N_1** . Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».

Alteração

6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N_1 a veículos **das categorias N_2 e M_2** com massa máxima **até 5,0** toneladas **inclusive**. Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os fabricantes asseguram que estes veículos cumprem os valores relativos às emissões de CO_2 , ao consumo de combustível e de energia e à eficiência energética declarados ao abrigo das disposições do presente regulamento durante o ciclo de vida do veículo,

Alteração

Suprimido

conforme estabelecido no quadro 1 do anexo IV.

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os fabricantes asseguram que **os** dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos **cumprem as disposições do presente regulamento** enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

Alteração

3. Os fabricantes asseguram que **a funcionalidade dos** dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos **permanecem inalterados** enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – parte introdutória

Texto da Comissão

6. *(Não se aplica à versão portuguesa)*

Alteração

6.

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Registrar a magnitude e a duração de todas as excedências de emissões;

Alteração

Suprimido

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Comunicar *os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape*, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada^{55 56};

⁵⁵ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Alteração 53

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

c) *Desencadear a reparação do veículo quando o sistema de aviso do condutor notifica um excesso significativo de emissões.*

Alteração 54

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Os dispositivos OBFCM instalados

Alteração

b) Comunicar através da porta OBD e, *facultativamente*, à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada^{55 56};

⁵⁵ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Alteração

Suprimido

Alteração

7. Os dispositivos OBFCM instalados

pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar *os* dados do veículo registados através da porta OBD ou à distância.

pelo fabricante nestes veículos devem ser capazes de comunicar dados do veículo ***juridicamente adequados e necessários*** registados através da porta OBD ou, ***facultativamente***, à distância, ***incluindo, entre outros, a prestação de serviços de terceiros ao utilizador do veículo.***

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 8

Texto da Comissão

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes tomam as medidas corretivas necessárias ***de imediato***, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes ***recebem instruções de acordo com o processo e os prazos de aplicação da legislação e*** tomam as medidas corretivas necessárias, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, ***desgaste de componentes***, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de

Alteração

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de

conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.

conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções. ***O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.***

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo e entregam esse passaporte ao comprador do veículo juntamente com o veículo, extraíndo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de bordo.

Alteração

Suprimido

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 5

Texto da Comissão

5. A Comissão adota atos de execução que estabelecem as verificações de ensaio e de conformidade, bem como os procedimentos relacionados com a homologação de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a declaração de conformidade *e o EVP* referidos nos n.ºs 1 a 4. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração 59

Proposta de regulamento
Artigo 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5. A Comissão adota atos de execução que estabelecem as verificações de ensaio e de conformidade, bem como os procedimentos relacionados com a homologação de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação *e a declaração de conformidade* referidos nos n.ºs 1 a 3. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração

Artigo 7.º-A

***Disposições específicas relativas à
abrasão de pneus de veículos***

1. A classificação e as definições de pneus para efeitos de homologação em matéria de emissões de abrasão devem seguir as disposições uniformes desenvolvidas nas Nações Unidas relativas à homologação de pneus no que diz respeito à homologação de emissões de abrasão de pneus e ser incluídas no presente regulamento através de um ato de execução, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3.

2. Qualquer derrogação a estes requisitos deve ser desenvolvida nas Nações Unidas e incluída no presente regulamento por meio de um ato delegado, em conformidade com o artigo 15.º.

Alteração 60

Proposta de regulamento
Artigo 8 – título

Texto da Comissão

Regras especiais para os pequenos *fabricantes*

Alteração

Regras especiais para os pequenos *e os microfabricantes*

Alteração 61

Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

1. No que diz respeito às emissões de poluentes, os pequenos *fabricantes* podem substituir os ensaios estabelecidos nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V por declarações de conformidade. A conformidade dos veículos construídos e colocados no mercado por pequenos fabricantes pode ser ensaiada para verificar a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado conforme indicado nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V. Não é exigida a conformidade da produção prevista no anexo V. O artigo 4.º, n.º 4, alínea b), não se aplica aos pequenos *fabricantes*.

Alteração

1. No que diz respeito às emissões de poluentes, os pequenos *e microfabricantes* podem substituir os ensaios estabelecidos nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V por declarações de conformidade. A conformidade dos veículos construídos e colocados no mercado por pequenos fabricantes pode ser ensaiada para verificar a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado conforme indicado nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V. Não é exigida a conformidade da produção prevista no anexo V. O artigo 4.º, n.º 6, alínea b), não se aplica aos pequenos *e microfabricantes*.

Alteração 62

Proposta de regulamento
Artigo 9

Texto da Comissão

Artigo 9.º

***Regras especiais para veículos
construídos em várias fases***

1. Nas homologações em várias fases, os fabricantes da segunda fase ou das fases subsequentes são responsáveis pela homologação de emissões sempre que alterem qualquer parte do veículo que, de acordo com os dados fornecidos

Alteração

Suprimido

pelos fabricantes da fase anterior, possa afetar as emissões ou a durabilidade da bateria.

2. *A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO₂ desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.*

Alteração 63

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Com efeitos a partir *de ... [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento]*, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que cumpram o disposto no presente regulamento.

Alteração

3. Com efeitos a partir *da* data de entrada em vigor *dos atos de execução ou delegados aplicáveis à categoria de veículos em causa*, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que cumpram o disposto no presente regulamento.

Alteração 64

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Com efeitos *a partir de 1 de julho de 2025*, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ que não cumpram o presente

Alteração

4. Com efeitos *36 meses após a entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes e de acordo com o calendário aplicável e as*

regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

disposições específicas aplicáveis aos componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais consideram que, no caso dos veículos novos M₁ e N₁ que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração 65

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Com efeitos **a partir de 1 de julho de 2027**, as autoridades nacionais **consideram que**, no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂ e N₃ e reboques novos O₃ e O₄ que não cumpram o presente regulamento, **os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proibem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.**

Alteração

5. Com efeitos **60 meses após a entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes e de acordo com o calendário aplicável e as disposições específicas aplicáveis aos componentes e unidades técnicas**, as autoridades nacionais **devem, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia elétrica ou a durabilidade das baterias, recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões** no caso de veículos novos M₂, M₃, N₂, N₃ e reboques novos O₃ e O₄ que não cumpram o presente regulamento.

Alteração 66

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Com efeitos a partir de 1 de julho de **2030**, as autoridades nacionais

Alteração

6. Com efeitos a partir de 1 de julho de **2035**, as autoridades nacionais

consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração 67

Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 8

Texto da Comissão

8. A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os elementos técnicos necessários para a realização de ensaios, verificações e inspeções para verificar a conformidade com o n.º 1, bem como os elementos técnicos necessários para os controlos de fiscalização do mercado referidos no n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração 68 Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Com efeitos ***a partir de 1 de julho de 2025***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₁ e N₁ homologado nos termos

consideram que, no caso de veículos novos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO₂ e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ***elétrica***, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

8. A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os elementos técnicos necessários para a realização de ensaios, verificações e inspeções para verificar a conformidade com o n.º 1, bem como os elementos técnicos necessários para os controlos de fiscalização do mercado referidos no n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2 ***e entram em vigor pelo menos três anos antes das datas aplicáveis referidas nos n.ºs 4 e 5 do artigo 10.º.***

Alteração

1. Com efeitos ***36 meses após a entrada em vigor de todos os atos delegados ou de execução aplicáveis à categoria de veículos em questão, e de acordo com as disposições específicas***

do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₁ e N₁ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 69

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. ***Com efeitos a partir de 1 de julho de 2027***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₂, M₃, N₂ e N₃ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

2. ***60 meses após a entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M₂, M₃, N₂ e N₃ homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 70

Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Com efeitos a partir da data [2 anos após a publicação do ato delegado relativo à homologação de pneus C1 em conformidade com os limites de emissões de abrasão estabelecidos no regulamento do WP29 da ONU], as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com as características dos pneus C1 contempladas no artigo 7.º-A (Disposições específicas relativas à abrasão de pneus de veículos), a

concessão da homologação UE a componentes/unidades técnicas relativamente a novos tipos de pneus que não cumpram o presente regulamento e as respetivas medidas de execução. Com efeitos a partir da data [4 anos após a publicação do ato delegado relativo à homologação de pneus C1 em conformidade com os limites de emissões de abrasão estabelecidos no regulamento do WP29 da ONU], as autoridades nacionais devem recusar, por motivos relacionados com as características dos pneus nos termos do artigo 7.º-A (Disposições específicas relativas às emissões de abrasão de pneus), a concessão da homologação ou da homologação UE relativamente a pneus recém-fabricados C1 que não cumpram o presente regulamento e as respetivas medidas de execução. Os pneus C1 fabricados antes das datas estabelecidas no n.º 3-A e que não cumpram os requisitos do anexo I podem ser vendidos por um período não superior a 30 meses a contar dessas datas. A ONU alargará aos pneus C2 e C3 um método de ensaio adequado e limites para o desempenho em matéria de abrasão dos pneus.

Alteração 71

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea f)

Texto da Comissão

f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças;

Alteração

f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças, *especificamente para as diferentes categorias de veículos, que também têm em conta outros sistemas a bordo dos veículos que contribuem para a travagem dos veículos e dos reboques;*

Alteração 72

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;

Alteração

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes, ***especificamente para as diferentes categorias de veículos, que também têm em conta outros sistemas a bordo dos veículos que contribuem para a travagem dos veículos e dos reboques;***

Alteração 73

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

g-A) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes para automóveis mais antigos a serem adaptados para reduzir significativamente as emissões dos travões;

Alteração 74

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus;

Alteração

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus, ***conforme definidos pelo Grupo de Trabalho sobre a abrasão dos pneus do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);***

Alteração 75

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ***ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável***, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio;

Alteração

a) ***Para os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 715/2007, os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo medidas para evitar a condução tendenciosa e a utilização abusiva durante ensaios RDE, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio;***

Alteração 76

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) Para os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 595/2009, a transposição de todos os procedimentos de ensaio de conformidade laboratorial e em circulação (ISC-PEMS) estabelecidos nesse regulamento e nas suas alterações subsequentes;

Alteração 77

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões, ***incluindo métodos para os veículos pesados***, as emissões de ***partículas*** dos travões ***em condições reais de condução*** e a travagem regenerativa;

g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões ***com base nos RTG da UNECE realizados para os veículos M₁ e N₁ e para realizar um vasto programa de ensaios interlaboratoriais para determinar o cenário de base para as emissões de***

desgaste dos travões dos veículos M_1 e N_1 a partir do qual podem ser considerados limites proporcionais de desgaste dos travões, uma abordagem semelhante para os veículos pesados quando tiver sido desenvolvido pela primeira vez um método de ensaio adequado a nível da UNECE, e a travagem regenerativa;

Alteração 78

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Os métodos de medição da abrasão dos pneus *para monitorizar as taxas de abrasão dos pneus;*

Alteração

h) Os métodos de medição da abrasão dos pneus *em conformidade com o regulamento pertinente do WP29 da ONU;*

Alteração 79

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea j)

Texto da Comissão

j) O dispositivo OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo *limiares de conformidade, requisitos e ensaios de desempenho, métodos para assegurar o desempenho dos sensores e* a comunicação à distância dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;

Alteração

j) O dispositivo OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo a comunicação *opcional* à distância dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;

Alteração 80

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea r)

Texto da Comissão

r) As especificações dos combustíveis de referência para os ensaios;

Alteração

r) As especificações dos combustíveis de referência para os ensaios *que incluam*

na Diretiva Qualidade dos Combustíveis (Diretiva 98/70/CE) uma especificação ambiental aperfeiçoada para os combustíveis comerciais, a fim de permitir a redução das emissões poluentes de escape;

Alteração 81

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea s)

Texto da Comissão

s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras;

Alteração

s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras *e para transpor para o presente regulamento os requisitos estabelecidos no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no artigo 5.º, n.º 11, do Regulamento (UE) 2017/1151, aplicáveis no caso dos veículos das categorias M₁ e N₁, e no Regulamento UNECE n.º 49 (8), revisão 6, anexo 10, ponto 5.1.2, aplicável aos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃;*

Alteração 82

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea t)

Texto da Comissão

t) *Os métodos de medição da abrasão dos pneus;*

Alteração

Suprimido

Alteração 83

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea w-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

w-A) Para os veículos das categorias

M₂, M₃, N₂ e N₃, a transposição para o presente regulamento de todos os procedimentos de ensaio de conformidade laboratorial e em circulação (ISC-PEMS) estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 595/2009 e nas suas alterações subsequentes;

Alteração 84

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea w-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

w-B) Os métodos de homologação das tecnologias híbridas aplicáveis dos veículos das categorias M₂, M₃, N₂ e N₃;

Alteração 85

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea w-C) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

w-C) A clarificação das obrigações de ensaio impostas aos fabricantes, entidades homologadoras, terceiros no que respeita à homologação inicial, à conformidade de produção, à conformidade em circulação e à fiscalização do mercado.

Alteração 86

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o seguinte:

Suprimido

- a) *O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;*
- b) *O anexo III, no que respeita às condições de ensaio, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;*
- c) *O anexo V, no que respeita à aplicação dos requisitos de ensaio e das declarações, com base no progresso técnico;*
- d) *O artigo 5.º, introduzindo opções e designações para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras.*

Alteração 87

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) *Limites de emissão de partículas dos travões no anexo I, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);*

Suprimido

Alteração 88

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) *Limites de abrasão para os tipos de pneus no anexo I, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);*

b) *Limites de abrasão para os tipos de pneus no anexo I, **garantindo o alinhamento com o regulamento do WP29** da ONU;*

Alteração 89

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão

Alteração

d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M₂, M₃, N₂ e N₃ e num relatório sobre a durabilidade dos veículos pesados apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;

Suprimido

Alteração 90

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

e) Definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M₂, M₃, N₂ e N₃, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.

Suprimido

Alteração 91

Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) Requisitos e regras, em cooperação com os fabricantes e fornecedores, aplicáveis aos dispositivos técnicos em veículos que reconheçam a utilização exclusiva de combustíveis neutros em termos de CO₂ nos veículos.

Alteração 92

Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 1

Texto da Comissão

1. *Até 1 de setembro de 2030*, os Estados-Membros informam a Comissão da aplicação do presente regulamento.

Alteração

1. *O mais tardar 60 meses após a entrada em vigor de todos os atos delegados e de execução adotados em conformidade com o presente regulamento*, os Estados-Membros informam a Comissão da aplicação do presente regulamento.

Alteração 93

**Proposta de regulamento
Artigo 19 – parágrafo 1**

Texto da Comissão

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de **2025**.

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de **2035, em conformidade com a data prevista no artigo 10.º, n.º 6**.

Alteração 94

**Proposta de regulamento
Artigo 19 – parágrafo 2**

Texto da Comissão

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir **de 1 de julho de 2027**.

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir **da data especificada no artigo 10.º, n.º 5**.

Alteração 95

**Proposta de regulamento
Artigo 20 – parágrafo 2**

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável **a partir de 1 de julho de 2025** aos veículos M₁ e N₁ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, e **a partir de 1 de julho de**

Alteração

O presente regulamento é aplicável **três anos após a data de entrada em vigor de todo o direito derivado aplicável** aos veículos M₁ e N₁ e aos componentes e

2027 aos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O₃ e O₄.

unidades técnicas desses veículos, e **60 meses após a entrada em vigor do direito derivado aplicável** aos veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O₃ e O₄.

Alteração 96

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 3

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de **2030** aos veículos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes.

Alteração

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de **2035** aos veículos M₁ e N₁ construídos por pequenos fabricantes.

Alteração 97

Proposta de regulamento Anexo I – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>				
Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M1 e N1 com motor de combustão interna				
Emissões de poluentes	Veículos M ₁ e N ₁	Apenas no que se refere a veículos N ₁ com uma razão potência/massa ¹ inferior a 35 kW/t	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M ₁ e N ₁	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N ₁ com uma razão potência/massa inferior a 35 kW/t
	por km	por km	por trajeto	por trajeto
NO _x em mg	60	75	600	750
PM em mg	4.5	4.5	45	45

PN ₁₀ em #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO em mg	500	630	5000	6300
THC em mg	100	130	1000	1300
NMHC em mg	68	90	680	900
NH ₃ em mg	20	-	200	-
<p>1. Medidas em conformidade com o ponto 5.3.2 do Regulamento n.º 85 da UNECE, no caso dos ICEV e PEV, ou, em todos os outros casos, medidas em conformidade com um dos procedimentos de ensaio estabelecidos no ponto 6 do Regulamento Técnico Global n.º 21 da ONU.</p>				
<i>Alteração</i>				
Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M1 e N1 com motor de combustão interna				
Emissões de poluentes	Veículos M ₁ e N ₁	Apenas no que se refere a veículos N ₁ com uma razão potência/massa ¹ inferior a 44 kW/t	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M ₁ e N ₁	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N ₁ com uma razão potência/massa inferior a 44 kW/t
	por km	por km	por trajeto	por trajeto
NO _x em mg	60	125	600	1500
PM em mg	4.5	5	45	50
PN ₁₀ em #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO em mg	500	740	5000	7400
THC em mg	100	160	1000	1600
NMHC em mg	68	108	680	1080
NH ₃ em mg	20	20	200	200

1. Medidas em conformidade com o ponto 5.3.2 do Regulamento n.º 85 da UNECE, no caso dos ICEV e PEV, ou, em todos os outros casos, medidas em conformidade com um dos procedimentos de ensaio estabelecidos no ponto 6 do Regulamento Técnico Global n.º 21 da ONU.

Alteração 98

Proposta de regulamento Anexo I – quadro 2

Texto da Comissão

Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos

Emissões de poluentes	<i>Emissões a frio</i> ²	<i>Emissões a quente</i> ³	<i>Orçamento de carbono para todos os trajetos de duração inferior a três ciclos WHTC</i>	<i>Limites de emissão opcionais no regime de rotação em vazio</i> ⁴
	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>	<i>por kWh</i>	<i>por hora</i>
<i>NO_x em mg</i>	<i>350</i>	<i>90</i>	<i>150</i>	<i>5000</i>
<i>PM em mg</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>10</i>	
<i>PN₁₀ em #</i>	<i>5x10¹¹</i>	<i>2x10¹¹</i>	<i>3x10¹¹</i>	
<i>CO em mg</i>	<i>3500</i>	<i>200</i>	<i>2700</i>	
<i>NMOG em mg</i>	<i>200</i>	<i>50</i>	<i>75</i>	
<i>NH₃ em mg</i>	<i>65</i>	<i>65</i>	<i>70</i>	
<i>CH₄ em mg</i>	<i>500</i>	<i>350</i>	<i>500</i>	
<i>N₂O em mg</i>	<i>160</i>	<i>100</i>	<i>140</i>	
<i>HCHO em mg</i>	<i>30</i>	<i>30</i>		

² As emissões a frio referem-se ao percentil 100 das janelas móveis (MW, sigla inglesa) de um ciclo WHTC para os veículos, ou um ciclo WHTC_{frio} para os motores.

³ As emissões a quente referem-se ao percentil 90 das janelas móveis (MW) de um WHTC para os veículos ou um ciclo WHTC_{quente} para os motores.

⁴ Aplicável apenas se não estiver presente um sistema que desligue automaticamente o motor após

300 segundos de regime contínuo de rotação em vazio (quando o veículo estiver parado e os travões forem acionados).

Alteração

Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M₂, M₃, N₂ e N₃ com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos

Emissões de poluentes	<i>CO</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NMHC</i> <i>mg/kWh</i>	<i>CH₄</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NO_x</i> <i>mg/kWh</i>	<i>NH₃</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PM</i> <i>mg/kWh</i>	<i>PN₁₀</i>
WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)	1500	80	500	230	10	8	6x10¹¹
RDE	2250	120	750	345	15	8	9x10¹¹

Alteração 99

**Proposta de regulamento
Anexo I – quadro 3**

<i>Texto da Comissão</i>		
Limites de emissões por evaporação Euro 7 no que se refere a veículos M ₁ e N ₁ a gasolina		
Emissões de poluentes	M ₁ e N ₁ com massa máxima de 2 650 kg	N ₁ com massa máxima igual ou superior a 2 650 kg
Emissões por evaporação (em impregnação a quente + ensaio diurno de 2 dias)	0,50 g no dia mais desfavorável + impregnação a quente	0,70 g no dia mais desfavorável + impregnação a quente
Emissões do reabastecimento	0,05 g/L de combustível	0,05 g/L de combustível
<i>Alteração</i>		
Limites de emissões por evaporação Euro 7 no que se refere a veículos M ₁ e N ₁ a gasolina		
Emissões de poluentes	M ₁ e N ₁ com massa máxima de 2 650 kg	M₁ e N₁ com massa máxima igual ou superior a 2 650 kg
Emissões por evaporação (em impregnação a	0,50 g no dia mais desfavorável +	0,70 g no dia mais desfavorável +

quente + ensaio diurno de 2 dias)	impregnação a quente	impregnação a quente
Emissões do reabastecimento	0,05 g/L de combustível	0,05 g/L de combustível

Alteração 100

Proposta de regulamento Anexo I – quadro 6

Texto da Comissão

Alteração

[...]

Suprimido

Alteração 101

Proposta de regulamento Anexo II – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M ₁			
RMD baseados na energia da bateria	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	80%	70%	
PEV	80%	70%	
<i>Alteração</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M ₁			
RMD baseados na energia da bateria		<i>Início do ciclo de vida até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV		70%	

PEV		70%	
-----	--	-----	--

Alteração 102

Proposta de regulamento Anexo II – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N ₁			
RMD baseados na energia da bateria	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	75%	65%	
PEV	75%	65%	
<i>Alteração</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N ₁			
RMD baseados na energia da bateria		<i>Início do ciclo de vida até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV		65%	
PEV		65%	

Alteração 103

Proposta de regulamento Anexo III – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>	
Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M ₁ e N ₁ com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo	

Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	1.6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C ou 35 °C a 45 °C
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de 1 800 m
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	Superior a 20 % da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer	-
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km
<p>* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.</p>		
<i>Alteração</i>		
Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M ₁ e N ₁ com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	1.6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta

		<i>coluna, e no caso de serem cumpridas duas ou mais condições, essa parte do trajeto será excluída e considerada inválida).</i>
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C ou 35 °C a 45 °C
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de 1 800 m
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	Superior a 20 % da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer <i>Não são permitidas condições de condução tendenciosas e raras</i>	<i>Não são permitidas condições de condução tendenciosas e raras</i>
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km
<p>* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.</p>		

Alteração 104

Proposta de regulamento Anexo III – quadro 2

Texto da Comissão

Alteração

[...]

Suprimido

Alteração 105

Proposta de regulamento Anexo IV – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>			
Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição			
Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M ₁ , N ₁ e M ₂	N ₂ , N ₃ <16 t, M ₃ <7,5 t:	N ₃ >16 t, M ₃ >7,5 t
Ciclo de vida principal	Até 160 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	300 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	700 000 km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até 200 000 km ou 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 375 000 km	Após o ciclo de vida principal e até 875 000 km
<i>Alteração</i>			
Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição			
Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M ₁ , N ₁ e M ₂	N ₂ , N ₃ <16 t, M ₃ <7,5 t:	N ₃ >16 t, M ₃ >7,5 t
Ciclo de vida principal	Até 160 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	300 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	700 000 km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até 240 000 km ou 16 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 500 000 km	Após o ciclo de vida principal e até 1 200 000 km

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) e revogação dos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009
Referências	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 15.12.2022
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ITRE 15.12.2022
Comissões associadas - Data de comunicação em sessão	11.5.2023
Relator(a) de parecer Data de designação	Massimiliano Salini 15.12.2022
Exame em comissão	22.5.2023
Data de aprovação	19.7.2023
Resultado da votação final	+: 46 –: 12 0: 14
Deputados presentes no momento da votação final	Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Paolo Borchia, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Beatrice Covassi, Nicola Danti, Marie Dauchy, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Thierry Mariani, Marisa Matias, Marina Measure, Dan Nica, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Suplentes presentes no momento da votação final	Franc Bogovič, Francesca Donato, Matthias Ecke, Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Elena Lizzi, Jutta Paulus, Jordi Solé, Susana Solís Pérez, Ivan Štefanec, Nils Torvalds, Henna Virkkunen, Emma Wiesner
Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final	Damian Boeselager, Rosanna Conte, Arnaud Danjean, César Luena, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Antonio Maria Rinaldi, Daniela Rondinelli, Massimiliano Salini, Nacho Sánchez Amor, Edina Tóth

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

46	+
ECR	Ladislav Ilčić, Zdzisław Krasnodębski, Johan Nissinen, Nicola Procaccini, Elżbieta Rafalska, Robert Roos, Grzegorz Tobiszowski
ID	Paolo Borchia, Rosanna Conte, Marie Dauchy, Elena Lizzi, Thierry Mariani, Antonio Maria Rinaldi
NI	Francesca Donato, Edina Tóth
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Arnaud Danjean, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Dace Melbārde, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Ivan Štefanec, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner

12	-
S&D	Robert Hajšel
The Left	Marisa Matias, Marina Mesure
Verts/ALE	Michael Bloss, Damian Boeselager, Ignazio Corrao, Henrike Hahn, Niklas Nienass, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Jordi Solé

14	0
S&D	Beatrice Covassi, Matthias Ecke, Niels Fuglsang, Jens Geier, Nicolás González Casares, Ivo Hristov, Romana Jerković, César Luena, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Daniela Rondinelli, Nacho Sánchez Amor, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

24.7.2023

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))

Relator de parecer: Marian-Jean Marinescu

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

A norma Euro 7 será aplicável a todos os veículos a motor, estabelecendo limites às emissões não provenientes do tubo de escape, incluindo as emissões de partículas dos travões e pneus, a fim de reduzir a poluição atmosférica de novos veículos a motor vendidos na UE e cumprir com a ambição de poluição zero do Pacto Ecológico Europeu. Embora a proposta vá contribuir de forma significativa para a melhoria da qualidade do ar e para os objetivos ambientais da União, a sua execução irá igualmente implicar uma vaga de investimentos para todas as categorias de fabricantes de veículos (ligeiros e pesados) bem como para toda a indústria de componentes e unidades técnicas (pneus e travões), que irão ser provavelmente repercutidos nos consumidores.

Na sua avaliação de impacto, a Comissão Europeia estima um aumento máximo de 150 EUR no preço de um carro de passageiros, enquanto a indústria automóvel estima um aumento do preço de 2 000 EUR. Existe igualmente uma discrepância significativa entre as estimativas no caso dos veículos pesados. Dado o aumento do preço, é expectável que mais de 250 milhões de veículos (ligeiros e pesados) atualmente em utilização na UE sejam igualmente utilizados após a entrada em vigor da norma Euro 7. Para estes veículos, não existe outra alternativa para a redução das emissões de CO₂ sem ser o recurso a combustíveis alternativos. O quadro legislativo tem de incentivar a indústria a investir em investigação e desenvolvimento dos combustíveis alternativos menos poluentes e fomentar a economia da produção em grande escala desses combustíveis a fim de assegurar a quantidade necessária para os carros em utilização e a sua acessibilidade económica.

No entanto, deve ser sublinhado que a redução de CO₂ e a redução de outras emissões (as estabelecidas pela norma Euro 7) não podem ser tratadas separadamente. Estão interligadas, dado que o objetivo político final é alcançar o objetivo estabelecido no pacote Objetivo 55, ou seja, a redução das emissões de CO₂ em 55 % até 2030. A legislação europeia deve adaptar-se a esta situação, ou a Europa irá produzir produtos desatualizados do ponto de vista tecnológico e concorrencial.

Tendo em mente todos estes aspetos, o relator do parecer da Comissão dos Transportes e do Turismo tem como objetivo salvaguardar o equilíbrio e a proporcionalidade entre os benefícios ambientais e os custos socioeconómicos da proposta para assegurar, por um lado, normas elevadas de qualidade do ar para os nossos cidadãos, mas também, por outro, a oportunidade da indústria europeia de aplicar estas regras num prazo razoável e com o mínimo possível de investimentos e de consequências negativas para a sua competitividade e impedir aumentos de preços significativos que limitariam a mobilidade, bem como a possibilidade de o consumidor médio possuir um veículo, e aumentaria os preços dos transportes e dos combustíveis num contexto de inflação elevada sem precedentes na União.

Destaques do relatório

1. Calendarização

No prazo máximo de um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão deve adotar os atos de execução/delegados.

O regulamento será aplicável três anos após a entrada em vigor dos atos de execução e atos delegados correspondentes para novos tipos de veículos M1 e N1 e componentes e unidades técnicas, com exceção dos pneus e travões, para esses veículos e cinco anos a partir da data da entrada em vigor dos atos de execução e delegados correspondentes para os novos tipos de veículos M2, M3, N2, N3 e componentes e unidades técnicas, com exceção dos pneus e travões, para esses veículos e reboques O3, O4.

2. Métodos de ensaio mais próximos das normas Euro 6/VI, criados com recurso a tecnologias e metodologias estabelecidas de modo a assegurar a execução atempada.

3. Uma abordagem tecnologicamente neutra. Introdução de uma nova categoria de veículos – «veículo movido a combustíveis neutros em termos de CO₂».

4. Redução da complexidade e dos custos administrativos e de execução para fabricantes e autoridades. Flexibilidade para os pequenos e os microprodutores.

5. Pneus. Conformidade com o trabalho realizado pelo Grupo de Trabalho sobre a abrasão dos pneus no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29)

6. Travões. Métodos de ensaio alinhados com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos a fim de reduzir a complexidade dos procedimentos

7. Baterias. Nova definição para «Durabilidade da bateria» – a durabilidade de uma bateria de tração medida em termos do seu SOCE (estado de energia certificada) e SOCR (estado de gama certificada);

9. Sensores e medição de emissões. Disposição afirmando que as medidas de indução relacionadas não podem pôr em perigo a segurança rodoviária ou limitar a mobilidade.

10. Requisitos de ciclo de vida a ser exigidos apenas na gama de utilização padrão do veículo.

ALTERAÇÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta o seguinte:

Alteração 1

Proposta de regulamento

Considerando 1

Texto da Comissão

(1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o **Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴³**, **introduziu** um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.

Alteração

(1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o **presente** regulamento **deve introduzir** um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, **ao mesmo tempo que preserva os direitos de mobilidade dos cidadãos da UE, o seu direito à livre escolha no que se refere ao tipo de automóvel/motor que utilizam, bem como a acessibilidade dos preços dos automóveis pessoais para os cidadãos, a competitividade e postos de trabalho na indústria, salvaguardando também o direito dos cidadãos da UE a um ar limpo e saudável.**

⁴³ 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).

Alteração 2

Proposta de regulamento Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-A) Os requisitos da metodologia de ensaio para os procedimentos de homologação de veículos ligeiros de passageiros e veículos ligeiros comerciais, bem como para veículos a motor e motores, no que se refere às emissões dos veículos pesados de mercadorias e autocarros, nomeadamente as condições-limite para ensaio relativamente às substâncias já regulamentadas, devem continuar a ser os estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões de veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos ou os estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos.

Alteração 3

Proposta de regulamento Considerando 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(1-B) Os requisitos da metodologia de ensaio para os procedimentos de homologação de veículos ligeiros de passageiros e veículos ligeiros comerciais,

bem como para veículos a motor e motores, no que se refere às emissões dos veículos pesados de mercadorias e autocarros relativamente a novas substâncias, devem ser regulados pelo presente regulamento, mas a metodologia de ensaio tem de ser coerente com 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 de veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos ou com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos. A fim de proporcionar tempo suficiente aos fabricantes para desenvolverem e aplicarem a nova metodologia de ensaio, serão concedidos mais dois anos para a regulamentação das novas substâncias.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 2

Texto da Comissão

(2) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, de motores e de peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») devem permanecer harmonizados a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, bem como um nível *elevado* de proteção do ambiente e da saúde comum a todos os Estados-Membros.

Alteração

(2) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, de motores e de peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») devem permanecer harmonizados a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, bem como um nível *ambicioso* de proteção do ambiente e da saúde comum a todos os Estados-Membros, *e de contribuir para a melhoria da qualidade do ar. No âmbito do Plano de ação da UE: «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo», a*

norma Euro 7 deve contribuir também para uma transição social e ecológica que permita alcançar a neutralidade climática, o mais tardar, até 2050 (Pacto Ecológico).

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6»)⁴⁴ e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)⁴⁵. ***A razão para a existência de dois regulamentos foi o facto de as emissões dos veículos pesados terem sido verificadas com base em ensaios do motor, ao passo que, no caso dos veículos ligeiros, basearam-se em ensaios do veículo completo. Desde então, foram desenvolvidas metodologias que permitem ensaios de veículos ligeiros e pesados na estrada. Por conseguinte, deixou de ser necessário basear a homologação nos ensaios do motor.***

⁴⁴ 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

Alteração

(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6»)⁴⁴ e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)⁴⁵.

⁴⁴ 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).

⁴⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

171 de 29.6.2007, p. 1).

⁴⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Alteração 6

Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(4-A) Os requisitos de homologação para pneus recém-fabricados C1, C2 e C3 estão definidos no Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à segurança geral. Por conseguinte, o presente regulamento complementa esses requisitos técnicos – que devem continuar a ser a base para a homologação de novos pneus – com os requisitos relativos à abrasão dos pneus.

Alteração 7

Proposta de regulamento Considerando 5

Texto da Comissão

Alteração

(5) A incorporação dos requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 num único regulamento deve assegurar a coerência interna do sistema de homologação de emissões dos veículos ligeiros e pesados, permitindo simultaneamente limites de emissão

(5) A incorporação dos requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 num único regulamento deve assegurar a coerência interna do sistema de homologação de emissões dos veículos ligeiros e pesados, permitindo simultaneamente limites de emissão

diferentes para esses veículos.

diferentes para esses veículos *e mantendo os mesmos procedimentos de ensaio.*

Alteração 8

Proposta de regulamento Considerando 6

Texto da Comissão

(6) Além disso, os atuais limites de emissão foram adotados em 2007 para os veículos ligeiros e em 2009 para os veículos pesados. Ambos os limites de emissão foram adotados com base na tecnologia então disponível. Desde então, a tecnologia evoluiu e o nível de emissões alcançado com uma combinação das tecnologias atuais é muito inferior ao alcançado há mais de 15 anos. *Esse progresso tecnológico deve refletir-se nos limites de emissão baseados na tecnologia de ponta existente e no conhecimento dos controlos da poluição e em relação a todos os poluentes pertinentes.*

Alteração

(6) Além disso, os atuais limites de emissão foram adotados em 2007 para os veículos ligeiros e em 2009 para os veículos pesados. Ambos os limites de emissão foram adotados com base na tecnologia então disponível. Desde então, a tecnologia evoluiu e o nível de emissões alcançado com uma combinação das tecnologias atuais é muito inferior ao alcançado há mais de 15 anos.

Alteração 9

Proposta de regulamento Considerando 7

Texto da Comissão

(7) É igualmente necessário reduzir a complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro. *A simplificação é alcançada através da eliminação de datas de aplicação diferentes para os limites e ensaios existentes ao abrigo das normas Euro 6 e Euro VI, da eliminação de ensaios de emissões múltiplos e complexos nos casos em que esses ensaios não são necessários, da referência a normas ao abrigo dos*

Alteração

(7) É igualmente necessário reduzir a complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro.

regulamentos da ONU em vigor, quando aplicável, e da garantia de um conjunto simplificado e coerente de procedimentos e ensaios para as várias etapas da homologação de emissões.

Alteração 10

Proposta de regulamento Considerando 8

Texto da Comissão

(8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros *e pesados* são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos *em condições reais de condução com* um conjunto *mínimo* de restrições, limites e outros requisitos de condução *e não apenas em laboratório*.

Alteração

(8) A fim de assegurar que as emissões *de escape* dos veículos ligeiros são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos *através de* um conjunto de restrições *estatisticamente representativo e não tendencioso*, limites e outros requisitos de condução.

Alteração 11

Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-A) O desempenho do ensaio RDE deve ser demonstrado através da realização de ensaios a veículos em circulação, conduzidos nas circunstâncias, condições e cargas úteis habituais. O ensaio RDE deve ser representativo dos veículos conduzidos nas rotas habituais em vias públicas e com a carga normal. Para efeitos da verificação da conformidade dos veículos, o desempenho das emissões durante a condução não representativa e tendenciosa não será tido em consideração nos resultados do ensaio.

Alteração 12

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão

(9) *A exatidão do equipamento portátil de medição das emissões utilizado para medir as emissões dos veículos utilizados na estrada melhorou significativamente desde a sua introdução. Assim, é adequado basear os limites de emissão nessas medições em estrada e, por conseguinte, deixa de ser necessária a utilização de fatores de conformidade nos ensaios em estrada.*

Alteração

Suprimido

Alteração 13

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida médio dos veículos na União.

Alteração

(10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida médio dos veículos **e a sua utilização padrão** na União.

Alteração 14

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão

(11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução,

Alteração

(11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução **e**

estacionamento *e reabastecimento* de um veículo *a gasolina*. Assim, é adequado fixar os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior e introduzir limites de emissão para a etapa de reabastecimento.

estacionamento de um veículo. Assim, é adequado fixar os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior e introduzir limites de emissão para a etapa de reabastecimento.

Alteração 15

Proposta de regulamento Considerando 12

Texto da Comissão

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, a fim de propor limites de abrasão dos pneus.

Alteração

(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, a fim de propor limites de abrasão dos pneus, *em conformidade com o trabalho levado a cabo pelo Grupo de Trabalho sobre a abrasão dos pneus do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29)*.

Alteração 16

Proposta de regulamento Considerando 13

(13) O Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁶ regula os indicadores de mudança de velocidades (GSI, sigla inglesa), cujo principal objetivo é minimizar o consumo de combustível de um veículo quando o condutor segue as suas indicações. No entanto, os requisitos em matéria de emissões de poluentes em condições reais, incluindo quando o GSI é seguido, devem ser abordados no presente regulamento.

(13) O Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁶ regula os indicadores de mudança de velocidades (GSI, sigla inglesa), cujo principal objetivo é minimizar o consumo de combustível de um veículo quando o condutor segue as suas indicações. No entanto, os requisitos em matéria de emissões de poluentes em condições reais, incluindo quando o GSI é seguido, devem ser abordados no presente regulamento ***de forma a não estigmatizar os condutores, nem em função do seu estilo de condução, do tipo de motor ou da caixa de velocidades do seu veículo, nem da idade do mesmo.***

⁴⁶ Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

⁴⁶ Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

Alteração 17

Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) A fim de permitir que os fabricantes cumpram os limites de emissão no contexto dos procedimentos de ensaio, os critérios de conformidade devem ser introduzidos pela Comissão em duas fases. Durante a primeira fase, a pedido do fabricante, deve aplicar-se um fator de conformidade temporário, ao passo que, na segunda fase, apenas deve ser utilizado o fator de conformidade definitivo. O fator de conformidade final deve ser fixado durante um período de transição e incluir uma margem que exprima a incerteza de medição adicional. A Comissão deve avaliar continuamente este fator de conformidade à luz do progresso técnico e ajustá-lo anualmente em baixa com base em dados científicos, na melhoria da exatidão do procedimento de medição e no progresso técnico. O fator de conformidade deve ser reduzido progressivamente e cessar a sua aplicação em 2035.

Alteração 18

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão

Alteração

(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de

(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de

utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado *geral* das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria *de automóveis de passageiros*, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU⁴⁷.

⁴⁷ Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

Alteração 19

Proposta de regulamento Considerando 15

Texto da Comissão

(15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida. A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo. Por conseguinte, é ***da maior importância garantir a mais elevada proteção de segurança possível desses sistemas, com certificados de segurança e proteção adequada contra a manipulação não autorizada, a fim de assegurar que nem os sistemas de controlo da poluição nem o conta-quilómetros do veículo***

utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado *de energia certificada (SOCE) e do estado de gama certificada (SOCR)* das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU⁴⁷. ***Devem igualmente ser previstos regimes europeus de apoio à investigação e à produção de baterias que utilizem tecnologias menos poluentes.***

⁴⁷ Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

Alteração

(15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida ***através de medidas destinadas a impedir a publicidade, a venda e a instalação de dispositivos de manipulação não autorizada.*** A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo, ***pelo que os Estados-Membros devem seguir o exemplo de outros Estados-Membros e introduzir o registo da quilometragem do veículo aquando da***

possam ser manipulados sem autorização.

manutenção de um veículo ou aquando de inspeções técnicas periódicas. Por conseguinte, é importante que os novos veículos sejam concebidos com uma proteção de segurança adequada desses sistemas. É igualmente necessário prever um sistema eficaz de sanções para os fabricantes de automóveis que produzem e/ou utilizam sistemas de controlo, diagnóstico e monitorização que alterem os resultados para cumprir o presente regulamento.

Alteração 20

Proposta de regulamento Considerando 16

Texto da Comissão

(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). No entanto, *o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem impõe as reparações de forma suficiente e atempada. Consequentemente*, é possível que os veículos emitam *muito* mais do que lhes é permitido. *Os* sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar *continuamente* o comportamento dos veículos em matéria de emissões *através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos.*

Alteração

(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa) *e do indicador de anomalias do painel de instrumentos (IA)*. No entanto, é possível que os veículos emitam mais do que lhes é permitido, *dependendo do tempo que os condutores ou operadores demoram a seguir a indicação do indicador de anomalias do sistema OBD. Alguns* sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar o comportamento dos veículos em matéria de emissões *de escape e podem ajudar a melhorar a funcionalidade do sistema OBD. A indução das medidas implícitas nesses sistemas não deve pôr em causa a segurança rodoviária ou limitar a mobilidade.*

Alteração 21

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Os fabricantes podem optar por produzir veículos ***que cumpram limites de emissão mais baixos ou cuja durabilidade da bateria seja superior à exigida no presente regulamento, ou que incluam opções avançadas, como a delimitação geográfica e os controlos adaptativos.*** Os consumidores e as autoridades nacionais devem poder identificar esses veículos através de documentação adequada. Por conseguinte, deve ser disponibilizado um passaporte ambiental do veículo (EVP, sigla inglesa).

Alteração

(17) Os fabricantes podem optar por produzir veículos ***que são compatíveis com combustíveis neutros em termos de CO2 ou apresentam uma elevada eficiência WLTP.*** Os consumidores e as autoridades nacionais devem poder identificar esses veículos através de documentação adequada. Por conseguinte, deve ser disponibilizado um passaporte ambiental do veículo (EVP, sigla inglesa).

Alteração 22

Proposta de regulamento
Considerando 18

Texto da Comissão

(18) ***Caso a Comissão apresente uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO2 fora do âmbito das normas relativas às emissões de CO2 da frota, e em conformidade com o direito da União e o objetivo de neutralidade climática da União, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar*** esses veículos.

Alteração

(18) ***O presente regulamento deve prever a homologação de*** veículos ligeiros ***e pesados*** novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO2. ***Deve ser estabelecida uma categoria específica de veículo para a sua homologação.*** Esses veículos ***que utilizam o motor de combustão interna devem ser elegíveis para matrícula, mesmo para lá de 2035, a fim de permitir uma abordagem estritamente neutra do ponto de vista tecnológico.***

Alteração 23

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, pode ser permitida alguma flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes. Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais **baseados em ciclos aleatórios de condições reais de condução**.

Alteração

(19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, pode ser permitida alguma flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes. Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais **em conformidade com os procedimentos de ensaio previstos no presente regulamento**. **No que diz respeito às obrigações no âmbito dos regulamentos relativos às emissões de CO₂, a aplicação do presente regulamento aos pequenos e microfabricantes deve ser adiada, sendo válida apenas seis anos após a adoção do direito derivado pertinente.**

Alteração 24

Proposta de regulamento Considerando 21

Texto da Comissão

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem

Alteração

(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem

como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO2 destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios **e da hipótese mais desfavorável**, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O3, O4 sobre o CO2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o **desempenho** dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a

como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO2 destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios **mas estatisticamente relevantes**, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O3, O4 sobre o CO2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação **e** as emissões dos travões **em conformidade com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos**, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria **em conformidade com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos**, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii)

avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, **bem como** xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰.

ensaios e métodos para assegurar o **bom funcionamento** dos sensores **para** OBD e OBM, ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus **em conformidade com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos**, bem como xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo, **bem como xx) medidas destinadas a clarificar a aplicação dos ensaios que os fabricantes, os Estados-Membros, terceiros e a Comissão devem realizar para a homologação inicial, a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado**. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵⁰. **A Comissão adota os atos previstos no presente parágrafo o mais tardar um ano**

após a entrada em vigor do presente regulamento ou do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos.

⁵⁰ 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).

⁵⁰ 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).

Alteração 25

Proposta de regulamento Considerando 22

Texto da Comissão

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de **veículos Euro 7**, travões ou pneus; **os** requisitos de ensaio, **nomeadamente** tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; **introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas** estabelecendo **também** limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias **e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M2, M3, N2 e N3.**

Alteração

(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, 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 no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de travões ou pneus **Euro 7; a aplicação dos** requisitos de ensaio, tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, **mas apenas de modo a reduzir a complexidade dos procedimentos;** estabelecendo limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, **em conformidade com o método de ensaio e os limites desenvolvidos pelo Regulamento WP29 da ONU**, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em

É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor⁵¹. 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 tratem da preparação dos atos delegados.

⁵¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor. 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 tratem da preparação dos atos delegados. ***A Comissão adota os atos previstos no presente parágrafo o mais tardar um ano após a entrada em vigor do presente regulamento ou do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos.***

⁵¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Alteração 26

Proposta de regulamento Considerando 23

Texto da Comissão

(23) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, uma vez que as regras relativas à homologação de emissões de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos estão todas atualizadas e incluídas no presente regulamento, os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (CE) n.º 715/2007 em vigor devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.

Alteração

(23) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, uma vez que as regras relativas à homologação de emissões de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos estão todas atualizadas e incluídas no presente regulamento, os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (CE) n.º 715/2007 em vigor devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento, ***exceto os anexos pertinentes para os procedimentos de ensaio.***

Alteração 27

Proposta de regulamento
Considerando 25

Texto da Comissão

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser ***o mais rapidamente possível do ponto de vista técnico***, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada por mais dois anos, uma vez que a transição para veículos de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.

Alteração

(25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser ***no máximo três anos após a data de entrada em vigor do direito derivado***, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada por mais dois anos, uma vez que a transição para veículos ***de baixas emissões e*** de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.

Alteração 28

Proposta de regulamento
Considerando 25-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(25-A) À luz das disposições do atual regulamento, é fundamental ter em conta o efeito sobre o comportamento e a capacidade dos consumidores para adquirir novos veículos ligeiros e pesados fabricados na UE. É extremamente importante facilitar o acesso a uma mobilidade a preços acessíveis e limitar o eventual impacto negativo futuro no emprego no setor automóvel. Os custos de conformidade regulamentar e os custos de ajustamento não devem ser absorvidos pelo consumidor final post factum e não devem comprometer a competitividade da indústria automóvel europeia.

Alteração 29

Proposta de regulamento Considerando 26

Texto da Comissão

(26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, 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,

Alteração

(26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões, ***bem como à prossecução de elevados níveis de proteção do ambiente e da saúde***, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, 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,

Alteração 30

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os requisitos técnicos e as disposições administrativas estabelecidas pelo presente regulamento para a homologação de emissões e a fiscalização do mercado dos pneus recém-fabricados devem ser tidos em conta, juntamente com os requisitos técnicos e as disposições administrativas dos pneus do Regulamento (UE) 2019/2144 relativo à

segurança geral.

Alteração 31

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. O presente regulamento não se aplica aos requisitos relativos a condições e procedimentos de ensaio para substâncias já regulamentadas, já que os procedimentos de homologação para veículos ligeiros de passageiros, veículos ligeiros comerciais, veículos a motor e motores, bem como para veículos pesados de mercadorias e autocarros, são regulados de forma independente pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões de veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos e pelo Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos.

Alteração 32

Proposta de regulamento Artigo 1 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-B. O presente regulamento estabelece regras relativas aos requisitos da metodologia de ensaio aplicáveis a novas substâncias regulamentadas para os

procedimentos de homologação de veículos ligeiros de passageiros e veículos ligeiros comerciais, bem como de veículos a motor e motores, no que se refere às emissões dos veículos pesados de mercadorias e autocarros. Esta metodologia deve cumprir e apenas ampliar 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 de veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos e todos os atos delegados e de execução conexos.

Alteração 33

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 2

Texto da Comissão

(2) «Homologação inicial de emissões» ou «IETA» (sigla inglesa), a primeira fase de um procedimento de homologação de emissões antes da concessão do certificado de homologação de emissões pelas autoridades e da entrada em produção dos veículos;

Alteração

(2) «Homologação inicial de emissões» ou «IETA» (sigla inglesa), a primeira fase de um procedimento de homologação de emissões antes da concessão do certificado de homologação de emissões pelas autoridades e da entrada em produção dos veículos, *dos componentes e das unidades técnicas*;

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 4

Texto da Comissão

(4) «Conformidade em circulação» ou «ISC» (sigla inglesa), as atividades realizadas em veículos em circulação com o objetivo de verificar os requisitos de durabilidade estabelecidos no presente regulamento;

Alteração

(4) «Conformidade em circulação» ou «ISC» (sigla inglesa), **no contexto do presente regulamento**, as atividades realizadas em veículos em circulação com o objetivo de verificar os requisitos de durabilidade estabelecidos no presente regulamento;

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 7

Texto da Comissão

(7) «Emissões de escape», as emissões provenientes do tubo de escape do veículo a motor ou do motor dos seguintes: emissões de CO₂, de compostos gasosos, sólidos, **líquidos** e do cárter;

Alteração

(7) «Emissões de escape», as emissões provenientes do tubo de escape do veículo a motor ou do motor dos seguintes: emissões de CO₂, de compostos gasosos, sólidos e do cárter;

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10

Texto da Comissão

(10) «Óxidos de azoto» ou «NO_x», a soma **dos óxidos de azoto** emitidos pelo tubo de escape;

Alteração

(10) «Óxidos de azoto» ou «NO_x», a soma **de NO e NO₂** emitidos pelo tubo de escape;

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 11

Texto da Comissão

(11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e

Alteração

(11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e

recolhida nos filtros de recolha de amostras;

recolhida nos filtros de recolha de amostras ***em conformidade com o procedimento descrito no presente regulamento;***

Alteração 38

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 14

Texto da Comissão

(14) «Número de partículas ***superior*** a 10 nm» ou «PN10», o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões ***com um diâmetro igual ou superior a 10 nm;***

Alteração

(14) «Número de partículas ***igual*** a 10 nm» ou «PN10», o número total de partículas sólidas ***com um corte nominal a 10 nm*** emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões ***e cuja medição foi realizada em conformidade com as disposições do presente regulamento;***

Alteração 39

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 17

Texto da Comissão

(17) «Hidrocarbonetos totais» ou «THC» (sigla inglesa), o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape;

Alteração

(17) «Hidrocarbonetos totais» ou «THC» (sigla inglesa), o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape ***e cuja medição foi realizada em conformidade com o presente regulamento;***

Alteração 40

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 18

Texto da Comissão

(18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «***NHMC***», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;

Alteração

(18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «***NMHC***», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 24

Texto da Comissão

(24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «VECTO» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados; **«Consumo de energia», o consumo de energia elétrica de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;**

Alteração

(24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «VECTO» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados;

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 24-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(24-A) «Consumo de energia», o consumo de energia elétrica de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 28

Texto da Comissão

(28) «Emissões de partículas dos travões», **as partículas emitidas pelo sistema de travagem de um veículo;**

Alteração

(28) «Emissões de partículas dos travões», **tal como definidas pelo Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos;**

Alteração 44

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 29

Texto da Comissão

(29) «Abrasão do pneu», *a massa de material perdido pelo pneu devido ao processo de abrasão e emitido para o ambiente;*

Alteração

(29) «Abrasão do pneu», *tal como definida pelo Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos;*

Alteração 45

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 34

Texto da Comissão

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa;

Alteração

(34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa *e instalado no veículo na data da sua primeira matrícula;*

Alteração 46

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 36

Texto da Comissão

(36) «*Função de controlo adaptável*», *um sistema que ajusta o motor, os sistemas de controlo da poluição ou outros parâmetros do veículo com o objetivo de melhorar o consumo de combustível ou de energia e a eficácia do sistema de controlo da poluição com base na utilização prevista do veículo;*

Alteração

Suprimido

Alteração 47

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 37

Texto da Comissão

(37) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «OBD» (sigla inglesa), ***um sistema capaz de gerar informações de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo, na aceção do artigo 3.º, ponto 49, do Regulamento (UE) 2018/858, e capaz de comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;***

Alteração

(37) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «OBD» (sigla inglesa), ***no contexto do presente regulamento, um sistema a bordo do veículo, capaz de detetar anomalias dos sistemas de controlo das emissões monitorizados, de identificar a localização provável das anomalias através de códigos de falha armazenados em memória de computador e de indicar a sua ocorrência por meio de um sistema de alerta, e capaz de comunicar essas informações através da porta OBD e para efeitos de inspeção técnica e controlos técnicos, bem como para procedimentos de indução;***

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 38

Texto da Comissão

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de ***detetar excedências de emissões ou quando um veículo se encontra em modo sem emissões, se aplicável, e capaz de indicar a ocorrência de tais excedentes através de informações armazenadas no veículo e de as comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;***

Alteração

(38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de ***monitorizar as emissões tendo em conta a tolerância de medição do sistema OBM e de comunicar essas informações através da porta OBD e para efeitos de inspeção técnica e controlos técnicos;***

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 39

Texto da Comissão

(39) «Dispositivo de monitorização do consumo de combustível e de energia a

Alteração

(39) «Dispositivo de monitorização do consumo de combustível e de energia a

bordo» ou «dispositivo OBFCM» (sigla inglesa), qualquer software ou hardware que deteta e utiliza parâmetros do veículo, do motor, do combustível ou da energia elétrica e da carga útil/massa para determinar e armazenar no veículo os dados de consumo de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes para determinar o consumo de combustível ou de energia e a eficiência energética do veículo;

bordo» ou «dispositivo OBFCM» (sigla inglesa), qualquer software ou hardware que deteta e utiliza parâmetros do veículo, do motor, do combustível ou da energia elétrica e da carga útil/massa para determinar e armazenar no veículo os dados de consumo de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes para determinar o consumo de combustível ou de energia e a eficiência energética do veículo, ***bem como para efeitos de controlo das inspeções técnicas;***

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 39-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(39-A) «Medidas de indução», todas as medidas após ocorrências repetidas de excedências de emissões monitorizadas pelo sistema OBM; tais medidas incluem sistemas de aviso para condutores, restauro automático de emissões e disponibilização de informação às autoridades competentes responsáveis pelas inspeções técnicas, mas não devem incluir medidas que ponham em causa a segurança rodoviária ou que limitem a mobilidade;

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 42

Texto da Comissão

Alteração

(42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e ***em*** condições alargadas, conforme especificado nos ***quadros 1 e 2 do anexo III;***

(42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e, ***no máximo, numa*** condições alargadas ***simultaneamente,*** conforme especificado nos ***anexos***

pertinentes do Regulamento (UE) 2017/1151 e do Regulamento (UE) n.º 582/2011 e no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009;

Alteração 52

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 57-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(57-A) «Veículo movido a combustíveis neutros em termos de CO₂» ou «CNCEV» (sigla inglesa), um veículo ligeiro ou pesado equipado com um motor de combustão movido exclusivamente a combustíveis neutros em termos de CO₂;

Alteração 53

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 57-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(57-B) «Combustível neutro em termos de CO₂», qualquer combustível que atinge o equilíbrio entre emissões de ciclo de vida de CO₂ e a sua remoção e, por conseguinte, não produz emissões líquidas de gases com efeito de estufa nem pegada de carbono, cumprindo o princípio da inovação, o princípio da neutralidade tecnológica e os critérios de sustentabilidade da Diretiva (UE) 2018/2001 e dos atos delegados conexos;

Alteração 54

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 57-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(57-C) «Fator de correção de carbono» ou «CCF» (sigla inglesa), um fator que aplica uma correção às emissões de CO2 do tubo de escape dos veículos para efeitos de avaliação da conformidade, a fim de refletir a intensidade de emissões de GEE e a quota de combustíveis neutros em termos de CO2;

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 58

Texto da Comissão

Alteração

(58) «Tecnologias de delimitação geográfica», tecnologias que não permitem o funcionamento de um veículo híbrido com a utilização do motor de combustão interna (ou seja, para permitir um modo sem emissões) quando conduzido dentro de uma zona geográfica específica;

Suprimido

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 61

Texto da Comissão

Alteração

(61) «Potência de roda», a potência medida nas rodas de um veículo e utilizada para a sua propulsão;

(61) «Potência de roda», a potência determinada nos termos do presente regulamento, enviada aos discos das rodas de um veículo e utilizada para a sua propulsão;

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 62

Texto da Comissão

(62) «Razão potência/massa», a relação entre a potência nominal e a massa **em ordem de marcha**;

Alteração

(62) «Razão potência/massa», a relação entre a potência nominal e a massa **máxima em carga tecnicamente admissível, na aceção do anexo II do Regulamento (UE) 2021/535**;

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 67

Texto da Comissão

(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo **de emissões nulas** pode percorrer até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

Alteração

(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo pode percorrer **em modo sem emissões** até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 69

Texto da Comissão

(69) «Durabilidade da bateria», a durabilidade de uma bateria de tração medida em termos do seu estado de **saúde**;

Alteração

(69) «Durabilidade da bateria **a bordo do veículo**», a durabilidade de uma bateria de tração medida em termos do seu estado de **energia certificada (SOCE) e do seu estado de gama certificada (SOCR)**;

Alteração 60

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 70

Texto da Comissão

(70) «Estado **geral**» ou «**SOH**» (sigla inglesa), o estado medido ou estimado de

Alteração

(70) «Estado **de gama certificada**» ou «**SOCR**» (sigla inglesa) **e «estado de**

uma métrica de desempenho específica de um veículo ou bateria de tração num ponto específico do seu ciclo de vida, expresso em percentagem do desempenho que foi determinado quando certificado ou novo;

energia certificada» ou «SOCE» (sigla inglesa), o estado medido ou estimado de uma métrica de desempenho específica de um veículo (*gama elétrica*) ou bateria de tração (*energia*) num ponto específico do seu ciclo de vida, expresso em percentagem do desempenho que foi determinado quando certificado ou novo;

Alteração 61

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 71

Texto da Comissão

(71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», um registo em papel e em formato digital que contém informações sobre o desempenho ambiental de um veículo no momento da matrícula, **incluindo** o nível dos limites de emissão de poluentes, as emissões de CO₂, o consumo de combustível, o consumo de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor, a durabilidade da bateria e outros valores conexos;

Alteração

(71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», um registo **atualizado** em papel e em formato digital que contém informações sobre o desempenho ambiental de um veículo no momento da matrícula **e ao longo do seu ciclo de vida. O EVP inclui** o nível dos limites de emissão de poluentes, as emissões de CO₂ **em utilização**, o consumo de combustível, o consumo de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor, a durabilidade **e o estado geral** da bateria e outros valores conexos;

Alteração 62

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 75

Texto da Comissão

(75) «Declaração de conformidade», a declaração do fabricante de que um modelo ou grupo específico de veículos, componente ou unidade técnica está em conformidade com os requisitos do presente regulamento;

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 63

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 75-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(75-A) «Utilização padrão», forma padrão de conduzir, reabastecer e manter um veículo;

Alteração 64

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 77

Texto da Comissão

Alteração

(77) «Pneu de neve», um pneu cuja escultura, composição e estrutura do piso são essencialmente concebidas para assegurar um melhor desempenho na neve do que um pneu normal, no que respeita à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo;

Suprimido

Alteração 65

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78

Texto da Comissão

Alteração

(78) «Pneu para utilização especial», um pneu destinado a uma utilização mista, em estrada e fora de estrada, ou a outras utilizações especiais. Estes pneus destinam-se primordialmente a iniciar e a manter o veículo em movimento em condições fora de estrada.

Suprimido

Alteração 66

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, ***que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União*** são homologados em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam ***após as datas previstas no artigo 20.º*** e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação ***destinada aos veículos a que se refere o n.º 1*** são homologados em conformidade com o presente regulamento, ***incluindo a conformidade com os limites de emissão estabelecidos no anexo I e as condições referidas no anexo III para as novas substâncias e com os anexos pertinentes do Regulamento (UE) 2017/1151 e do Regulamento (UE) n.º 582/2011 e o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009 para as substâncias já regulamentadas.***

Alteração 67

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I e ***os valores declarados no certificado de conformidade e no*** dossiê de homologação durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».

Alteração

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I e ***das condições estabelecidas no anexo III para as novas substâncias e nos anexos pertinentes do Regulamento (UE) 2017/1151 e do Regulamento (UE) n.º 582/2011 e no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009 para as substâncias já regulamentadas e respeitando o*** dossiê de homologação durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do

anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».

Alteração 68

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado **em** condições de condução alargadas, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado **no anexo III**.

Alteração

Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado, **no máximo, numa das** condições de condução alargadas **simultaneamente**, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado **nos anexos pertinentes do Regulamento (UE) 2017/1151 e do Regulamento (UE) n.º 582/2011 e no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009**.

Alteração 69

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I.

Alteração

4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas **a instalar em veículos Euro 7**, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I **e das condições de ensaio previstas no anexo III para as novas substâncias e nos anexos pertinentes do Regulamento (UE) 2017/1151 e do Regulamento (UE) n.º 582/2011 e no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009 para as substâncias já regulamentadas**.

Alteração 70

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os fabricantes não concebem, constroem nem montam veículos com dispositivos manipuladores ou estratégias manipuladoras.

Alteração

5. Os fabricantes, ***bem como os fornecedores de equipamento original que fornecem peças e componentes aos fabricantes***, não concebem, constroem nem montam veículos com dispositivos manipuladores ou estratégias manipuladoras, ***respeitando a legislação da UE em matéria de concorrência***.

Alteração 71

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea a)

Texto da Comissão

a) ***Sistemas OBD capazes de detetar anomalias dos sistemas que conduzam a excedências de emissões, a fim de facilitar as reparações;***

Alteração

a) OBD;

Alteração 72

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

b) ***Sistemas OBM capazes de detetar emissões acima dos limites de emissão devido a anomalias, ao aumento da degradação ou a outras situações que aumentem as emissões;***

Alteração

b) OBM, ***exceto pequenos e microfabricantes;***

Alteração 73

Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

c) **Dispositivo OBFCM para monitorizar o seu consumo real de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes, como a carga/massa útil, necessários para determinar a sua eficiência energética e do combustível em condições reais;**

c) OBFCM;

Alteração 74

**Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 6 – alínea d)**

Texto da Comissão

Alteração

d) **Monitores SOH da bateria de tração e dos sistemas de emissão;**

d) Sistemas **SOCE e SOCR;**

Alteração 75

**Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 6 – alínea g)**

Texto da Comissão

Alteração

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada **à distância**, e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo, **juntamente com o número de homologação e a variante de homologação**, utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada [...], e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional **e para a prestação de serviços de terceiros ao utilizador do veículo, a fim de melhorar a utilização do veículo, limitar o consumo de energia do veículo e as suas emissões ou prolongar a vida útil da bateria em utilização.**

Alteração 76

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 8

Texto da Comissão

8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante **elimina-a** através de uma atualização do software ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração

8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7, **com base em tecnologia de ponta no momento da homologação**. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante **toma medidas para eliminá-la** através de uma atualização do software ou de qualquer outro meio adequado.

Alteração 77

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 10

Texto da Comissão

10. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos, os ensaios e as metodologias para verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 9. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração

Suprimido

Alteração 78

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os fabricantes podem designar os veículos que fabricam como «veículo Euro 7+» se esses veículos cumprirem o

Alteração

Suprimido

seguinte:

- a) *No que se refere aos veículos ICEV e NOVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para os gases poluentes e, por ordem de grandeza, limites de emissão mais baixos para o número de partículas emitidas;*
- b) *No que se refere aos veículos OVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para gases poluentes, limites de emissão por ordem de grandeza mais baixos para o número de partículas emitidas e durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II;*
- c) *No que se refere aos veículos PEV, declarando uma durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II.*

Alteração 79

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os fabricantes podem designar veículos como «veículos Euro 7 NF» quando esses veículos forem movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂, quer exclusivamente quer como uma mistura de combustíveis convencionais e neutros em termos de CO₂, ao longo do ciclo de vida do veículo. No caso da utilização exclusiva de combustíveis neutros em termos de CO₂, as emissões de CO₂ são consideradas nulas para efeitos do regulamento [normas de emissão de CO₂ para automóveis e furgões] e do

regulamento [normas de emissão de CO2 para veículos pesados]. No caso da utilização de uma mistura de combustíveis convencionais e neutros em termos de CO2, as emissões de CO2 para efeitos do regulamento [normas de emissão de CO2 para automóveis e furgões] e do regulamento [normas de emissão de CO2 para veículos pesados] são reguladas através do fator de correção de carbono.

Alteração 80

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. *A conformidade destes veículos com os requisitos do ponto 1 é verificada em relação aos valores declarados.*

Suprimido

Alteração 81

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. *Os fabricantes podem designar os PEV como «veículo Euro 7E» se esses veículos estiverem homologados com uma eficiência WLTP entre 0 e 160 Wh/km.*

Alteração 82

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. *Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7A» se esses veículos estiverem equipados com funções de controlo adaptativo. A utilização de*

Suprimido

funções de controlo adaptativo deve ser demonstrada às entidades homologadoras durante a homologação e verificada durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV.

Alteração 83

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica. O fabricante deve instalar um sistema de aviso do condutor nesses veículos para informar o utilizador quando as baterias de tração estão quase vazias e parar o veículo se não for carregado num raio de 5 km a contar do primeiro aviso em modo de emissões nulas. A aplicação dessas tecnologias de delimitação geográfica pode ser verificada durante o ciclo de vida do veículo.

Suprimido

Alteração 84

Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

5. Os fabricantes podem construir veículos que combinem duas ou mais das características referidas no n.º 1, 2 ou 3 e designá-los utilizando uma combinação de símbolos e letras como veículos «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ou «Euro 7AG».

Suprimido

Alteração 85

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão

Alteração

6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N1 a veículos da categoria N2 com massa máxima entre 3,5 e 4,0 toneladas decorrente de um modelo de veículo da categoria N1. Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».

Suprimido

Alteração 86

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 7

Texto da Comissão

Alteração

7. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos, os ensaios e as metodologias para verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 6. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Suprimido

Alteração 87

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os fabricantes asseguram que os veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União cumprem os limites de emissão estabelecidos no anexo I quando conduzidos em condições de condução

1. Os fabricantes asseguram que os veículos que fabricam, *após as datas previstas no artigo 20.º*, e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União cumprem os limites de emissão estabelecidos no anexo I quando

normais e alargadas, tal como estabelecido no anexo III, durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV e que cumprem os requisitos mínimos de desempenho relativos à durabilidade da bateria estabelecidos no anexo II.

conduzidos em condições de condução normais e alargadas, tal como estabelecido no anexo III ***para as novas substâncias regulamentadas e nos anexos pertinentes do Regulamento (UE) 2017/1151 e do Regulamento (UE) n.º 582/2011 e no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009 para as substâncias já regulamentadas, e respeitando a utilização padrão do veículo***, durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV e que cumprem os requisitos mínimos de desempenho relativos à durabilidade da bateria estabelecidos no anexo II.

Alteração 88

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os fabricantes asseguram que ***estes*** veículos ***cumprem*** os valores relativos às emissões de CO₂, ao consumo de combustível e de energia e à eficiência energética declarados ao abrigo das disposições do presente regulamento durante o ciclo de vida do veículo, conforme estabelecido no quadro 1 do anexo IV.

Alteração

2. Os fabricantes asseguram que ***a construção tecnológica dos*** veículos ***cumpre*** os valores relativos às emissões de CO₂, ao consumo de combustível e de energia e à eficiência energética declarados ao abrigo das disposições do presente regulamento durante o ciclo de vida do veículo, conforme estabelecido no quadro 1 do anexo IV ***em caso de utilização padrão do veículo***.

Alteração 89

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os fabricantes asseguram que ***os dispositivos*** OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos cumprem as disposições ***do presente***

Alteração

3. Os fabricantes asseguram que ***o dispositivo*** OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos ***não podem ser desativados e*** cumprem as

regulamento enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

disposições *estabelecidas no anexo IV, quadro 1.*

Alteração 90

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

6. Os sistemas OBM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de:

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 91

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) Registrar a magnitude e a duração de todas as excedências de emissões;

a) Registrar a magnitude e a duração de todas as excedências de emissões, **em conformidade com o presente regulamento**;

Alteração 92

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão

Alteração

b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada^{55, 56};

b) Comunicar os dados **pertinentes** sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada^{55, 56};

⁵⁵ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de

⁵⁵ Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de

2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

⁵⁶ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Alteração 93

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 6 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Desencadear a reparação do veículo quando o sistema de aviso do condutor notifica um excesso significativo de emissões.

Alteração

Suprimido

Alteração 94

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados do veículo registados através da porta OBD *ou à distância*.

Alteração

7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados ***juridicamente adequados, necessários e pertinentes*** do veículo registados através da porta OBD ***respeitando o disposto no Regulamento (UE) 2016/679***.

Alteração 95

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 8

Texto da Comissão

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes **tomam** as medidas corretivas necessárias **de imediato**, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração

8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, **fabricados em conformidade com o presente regulamento**, que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes **recebem instruções, de acordo com o processo e os prazos de aplicação da legislação, para tomarem** as medidas corretivas necessárias, **em conformidade com os procedimentos especificados nos atos delegados e de execução correspondentes**, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.

Alteração 96

Proposta de regulamento Artigo 6 – n.º 9

Texto da Comissão

9. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os requisitos, os ensaios, os métodos e as medidas corretivas relativas às obrigações referidas nos n.ºs 1 a 8. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração

9. A Comissão adota, **o mais tardar um ano após a data de entrada em vigor do presente regulamento**, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os requisitos, os ensaios, os métodos e as medidas corretivas relativas às obrigações referidas nos n.ºs 1 a 8. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração 97

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. ***O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.***

Alteração

2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO₂, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V.

Alteração 98

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo e entregam esse passaporte ao comprador do veículo juntamente com o veículo, extraindo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de bordo.

Alteração

4. Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo, ***apresentam informações sobre ele aos consumidores no ponto de venda*** e entregam esse passaporte ao comprador do veículo juntamente com o veículo, extraindo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. ***Os fabricantes atualizam o passaporte ambiental do veículo (EVP) após as verificações de conformidade em circulação, mencionando valores atualizados para as informações referidas no artigo 3.º, ponto 71, do presente regulamento. Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858 e a Diretiva 2014/45/UE, os fabricantes permitem que***

as autoridades competentes e os centros de ensaio atualizem o EVP com dados exatos provenientes da porta OBD e do dispositivo OBFCM do veículo. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de bordo.

Alteração 99

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 5

Texto da Comissão

5. A Comissão adota atos de execução que estabelecem as verificações de ensaio e de conformidade, bem como os procedimentos relacionados com a homologação de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a declaração de conformidade e o EVP referidos nos n.ºs 1 a 4. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração

Suprimido

Alteração 100

Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

5-A. No que respeita a todos os veículos ligeiros novos, movidos comprovada e exclusivamente a combustíveis que ainda não estão disponíveis no mercado, a Comissão realiza uma avaliação de impacto completa antes de considerar a elaboração de uma proposta legislativa com vista a estabelecer os procedimentos e as verificações de ensaio e de

Alteração

conformidade, relativamente a toda a matéria pertinente abrangida pelos n.ºs 1 a 4.

Alteração 101

Proposta de regulamento Artigo 8 – título

Texto da Comissão

Regras especiais para os pequenos *fabricantes*

Alteração

Regras especiais para os pequenos *e microfabricantes*

Alteração 102

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão

1. No que diz respeito às emissões de poluentes, os pequenos *fabricantes* podem substituir os ensaios estabelecidos nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V por declarações de conformidade. A conformidade dos veículos construídos e colocados no mercado por pequenos fabricantes pode ser ensaiada para verificar a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado conforme indicado nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V. Não é exigida a conformidade da produção prevista no anexo V. O artigo 4.º, n.º 4, alínea b), não se aplica aos pequenos *fabricantes*.

Alteração

1. No que diz respeito às emissões de poluentes, os pequenos *e microfabricantes* podem substituir os ensaios estabelecidos nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V por declarações de conformidade. A conformidade dos veículos construídos e colocados no mercado por pequenos fabricantes pode ser ensaiada para verificar a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado conforme indicado nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V. Não é exigida a conformidade da produção prevista no anexo V. O artigo 4.º, n.º 6, alínea b), não se aplica aos pequenos *e microfabricantes*.

Alteração 103

Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os microfabricantes *cumprem os*

Alteração

2. Os microfabricantes *demonstram o*

limites de emissão estabelecidos no anexo I em ensaios laboratoriais baseados em ciclos aleatórios de condições reais de condução para efeitos de conformidade em circulação e fiscalização do mercado.

cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I em ensaios laboratoriais baseados em ciclos aleatórios de condições reais de condução para efeitos de conformidade em circulação e fiscalização do mercado.

Alteração 104

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Nas homologações em várias fases, os fabricantes da segunda fase ou das fases subsequentes são ***responsáveis*** pela homologação de emissões sempre que alterem qualquer parte do veículo que, de acordo com os dados fornecidos pelos fabricantes da fase anterior, possa afetar as emissões ou a durabilidade da bateria.

Alteração

1. Nas homologações em várias fases, ***após as datas previstas no artigo 20.º***, os fabricantes da segunda fase ou das fases subsequentes são ***corresponsáveis, juntamente com o fabricante***, pela homologação de emissões sempre que alterem qualquer parte do veículo que, de acordo com os dados fornecidos pelos fabricantes da fase anterior, possa afetar as emissões ou a durabilidade da bateria.

Alteração 105

Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO₂ desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração

2. A Comissão adota, ***o mais tardar um ano após a data de entrada em vigor do presente regulamento***, atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO₂ desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

Alteração 106

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Com efeitos a partir *de ... [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento]*, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que cumpram o disposto no presente regulamento.

Alteração

3. Com efeitos a partir *da data adequada a que se refere o artigo 20.º*, se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que cumpram o disposto no presente regulamento.

Alteração 107

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Com efeitos a partir de *1 de julho de 2025*, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M1 e N1 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

4. Com efeitos a partir de *12 meses após a data adequada a que se refere o artigo 20.º*, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M1 e N1 *a serem vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União* que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses *motores e* veículos.

Alteração 108

Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Com efeitos a partir de **1 de julho de 2027**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M2, M3, N2 e N3 e reboques novos O3 e O4 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

5. Com efeitos a partir de **12 meses após a data adequada a que se refere o artigo 20.º**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M2, M3, N2 e N3 e reboques novos O3 e O4 **a serem vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União** que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses **motores e** veículos.

Alteração 109

Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 6

Texto da Comissão

6. Com efeitos a partir de **1 de julho de 2030**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M1 e N1 construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

6. Com efeitos a partir de **12 meses após a data adequada a que se refere o artigo 20.º**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M1 e N1 construídos por pequenos fabricantes **e veículos classificados nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, anexo I, parte A, 5.2, como SB a serem vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União** que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em

circulação desses veículos.

Alteração 110

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Com efeitos a partir de **1 de julho de 2031**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M2, M3, N2 e N3 construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração

7. Com efeitos a partir de **12 meses após a data pertinente estabelecida no artigo 20.º**, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M2, M3, N2 e N3 construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses **motores e** veículos.

Alteração 111

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 8

Texto da Comissão

8. ***A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os elementos técnicos necessários para a realização de ensaios, verificações e inspeções para verificar a conformidade com o n.º 1, bem como os elementos técnicos necessários para os controlos de fiscalização do mercado referidos no n.º 2. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.***

Alteração

Suprimido

Alteração 112

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Com efeitos a partir de **1 de julho de 2025**, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M1 e N1 homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

1. Com efeitos a partir de **12 meses após a data adequada a que se refere o artigo 20.º**, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M1 e N1 homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 113

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Com efeitos a partir de **1 de julho de 2027**, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M2, M3, N2 e N3 homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração

2. Com efeitos a partir de **12 meses após a data adequada a que se refere o artigo 20.º**, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M2, M3, N2 e N3 **ou reboque O3 e O4** homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 114

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os operadores económicos e os operadores independentes não manipulam

Alteração

1. Os operadores económicos e os operadores independentes não manipulam

o veículo e os seus sistemas.

o veículo e os seus sistemas. ***Os Estados-Membros estabelecem sanções financeiras a aplicar pelas autoridades nacionais em caso de incumprimento.***

Alteração 115

Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os fabricantes disponibilizam à Comissão e a terceiros os dados necessários para a realização dessas verificações e controlos, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858.

Alteração

2. Os fabricantes disponibilizam ***proativamente*** à Comissão e a terceiros os dados necessários para a realização dessas verificações e controlos, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858.

Alteração 116

Proposta de regulamento Artigo 13 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. A Comissão acompanha em permanência a situação a nível da União, a fim de identificar as práticas de evasão e de não conformidade, nomeadamente através da fiscalização do mercado ou com base em qualquer fonte de informação relevante, tais como observações e relatórios de organismos de controlo e organizações da sociedade civil. Caso sejam detetadas violações da conformidade, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, seguido de uma proposta legislativa, se for caso disso, para dar resposta a e eliminar os riscos relacionados com tal não conformidade.

Alteração 117

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – parte introdutória

Texto da Comissão

3. A Comissão adota atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado, para dar resposta aos procedimentos e ensaios para a homologação de emissões, metodologias de ensaio, disposições administrativas, alteração e extensão das homologações de emissões, acesso aos dados, requisitos de documentação e modelos para os seguintes:

Alteração

3. A Comissão adota, ***o mais tardar 12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento, atos de execução relativos às alíneas a) a f) e i) a k), e o mais tardar 12 meses após a publicação das disposições do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29) relativas às alíneas g) e h)***, atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado, para dar resposta aos procedimentos e ensaios para a homologação de emissões, metodologias de ensaio, disposições administrativas, alteração e extensão das homologações de emissões, acesso aos dados, requisitos de documentação e modelos para os seguintes:

Alteração 118

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-A) Sistema SOH;

Alteração 119

Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3 – alínea d-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-B) Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;

Alteração 120

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea d-C) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-C) Sistema de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente;

Alteração 121

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças;

f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças, ***especificamente para as diferentes categorias de veículos, que também têm em conta outros sistemas a bordo dos veículos que contribuem para a travagem dos veículos e dos reboques;***

Alteração 122

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;

g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes, ***em conformidade com o trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);***

Alteração 123

Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus;

Alteração

h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus, ***em conformidade com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29)***;

Alteração 124

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, a fim de estabelecer o seguinte:

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar, ***o mais tardar 12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento, atos de execução para as alíneas a) a f) e i) a w), e o mais tardar 12 meses após a publicação das disposições do Fórum Mundial da UN para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29) para as alíneas g) a i)***, atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, a fim de estabelecer o seguinte:

Alteração 125

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios ***e da hipótese mais desfavorável***, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e

Alteração

a) Os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios ***mas estatisticamente relevantes, as medidas contra a condução tendenciosa e a utilização abusiva durante os ensaios RDE***, a utilização de sistemas

as emissões no regime de rotação em vazio;

portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio;

Alteração 126

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) Para os veículos das categorias M2, M3, N2 e N3 abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 595/2009, a transposição de todos os procedimentos de ensaio de conformidade laboratorial e em circulação (ISC-PEMS) estabelecidos nesse regulamento e nas suas alterações subsequentes;

Alteração 127

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões, incluindo métodos para os veículos pesados, as emissões de partículas dos travões em condições reais de condução e a travagem regenerativa;

g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões, incluindo métodos para os veículos pesados, as emissões de partículas dos travões em condições reais de condução e a travagem regenerativa, ***em conformidade com o trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);***

Alteração 128

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Os métodos de medição da abrasão dos pneus para monitorizar as taxas de abrasão dos pneus;

Alteração

h) Os métodos de medição da abrasão dos pneus para monitorizar as taxas de abrasão dos pneus ***em conformidade com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos***;

Alteração 129

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea i)

Texto da Comissão

i) Os métodos para avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria;

Alteração

i) Os métodos para avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria ***em conformidade com o Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos***;

Alteração 130

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea j)

Texto da Comissão

j) O dispositivo OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo limiares de conformidade, requisitos e ensaios de desempenho, métodos para assegurar o desempenho dos sensores e a comunicação ***à distância*** dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;

Alteração

j) O dispositivo OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo limiares de conformidade, ***definição de evento de excedências de emissões***, requisitos e ensaios de desempenho, métodos para assegurar o desempenho dos sensores e a comunicação dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;

Alteração 131

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea k)

Texto da Comissão

k) As características e o desempenho dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e os métodos para avaliar o seu correto funcionamento;

Alteração

k) As características e o desempenho dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e os métodos para avaliar o seu correto funcionamento, ***em conformidade com o presente regulamento***;

Alteração 132

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea k-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

k-A) Metodologia relacionada com a utilização padrão para efeitos de controlos de inspeção técnica;

Alteração 133

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea r)

Texto da Comissão

Alteração

r) As especificações dos combustíveis de referência para os ensaios;

r) As especificações dos combustíveis de referência para os ensaios ***incluídas na Diretiva 98/70/CE relativa à qualidade dos combustíveis***;

Alteração 134

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea s)

Texto da Comissão

Alteração

s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras;

s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras ***de acordo com a legislação da UE e o RTG da UNECE***;

Alteração 135

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea u)

Texto da Comissão

Alteração

u) O formato, os dados e os métodos de comunicação à distância para o EVP;

Suprimido

Alteração 136

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea w-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

w-A) Os métodos de homologação das tecnologias híbridas aplicáveis dos veículos das categorias M2, M3, N2 e N3;

Alteração 137

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o seguinte:

1. A Comissão fica habilitada a adotar, **o mais tardar 12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento no que diz respeito às alíneas c) e d) e o mais tardar 12 meses a contar da publicação da disposição do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29) no que diz respeito à alínea b)**, atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o seguinte:

Alteração 138

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M2, M3, N2 e N3, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de **veículos** Euro 7;

Alteração

a) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos **M1**, M2, M3, **N1**, N2 e N3, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de **novas substâncias** Euro 7, **sendo as condições de ensaio plenamente coerentes com as previstas no Regulamento (UE) 2017/1151, no Regulamento (UE) n.º 582/2011 e no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 595/2009, alargando-se apenas as regras às novas substâncias;**

Alteração 139

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

c) O anexo V, no que respeita à aplicação dos requisitos de ensaio e das declarações, com base no progresso técnico;

Alteração

c) O anexo V, no que respeita à aplicação dos requisitos de ensaio e das declarações, com base no progresso técnico, **mas somente de modo a reduzir a complexidade dos procedimentos;**

Alteração 140

Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

d) O artigo 5.º, introduzindo opções e designações para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras.

Alteração

d) O artigo 5.º, introduzindo opções e designações para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, **nomeadamente para veículos equipados com um motor de combustão interna movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂, exclusivamente ou incluídos numa mistura.**

Alteração 141

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados a fim de completar o presente regulamento, em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, estabelecendo:

Alteração

2. A Comissão fica habilitada a adotar, ***o mais tardar 12 meses a contar da publicação da disposição do Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29) no que diz respeito às alíneas a) a c)***, atos delegados a fim de completar o presente regulamento, em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, estabelecendo:

Alteração 142

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão

d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M2, M3, N2 e N3 e num relatório sobre a durabilidade dos veículos pesados apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;

Alteração

Suprimido

Alteração 143

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) Requisitos e regras, em cooperação com os fabricantes e fornecedores, aplicáveis aos dispositivos técnicos em veículos que reconheçam a utilização exclusiva de combustíveis

neutros em termos de CO2 nos veículos.

Alteração 144

Proposta de regulamento

Artigo 18 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Até **1 de setembro de 2030**, os Estados-Membros informam a Comissão da aplicação do presente regulamento.

Alteração

1. Até **cinco anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento**, os Estados-Membros informam a Comissão da aplicação do presente regulamento.

Alteração 145

Proposta de regulamento

Artigo 18 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Até **1 de setembro de 2031**, com base nas informações prestadas em conformidade com o n.º 1, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a aplicação do presente regulamento.

Alteração

2. Até **cinco anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento**, com base nas informações prestadas em conformidade com o n.º 1, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a aplicação do presente regulamento.

Alteração 146

Proposta de regulamento

Artigo 18 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. A Comissão deve apresentar um relatório sobre a eficiência do presente regulamento e sobre a medida em que este afetou a competitividade dos fabricantes de veículos e dos operadores de transporte rodoviário, bem como quais os seus efeitos nos preços no consumidor. Esse

relatório deve também descrever a interação entre o presente regulamento e outros atos jurídicos pertinentes da União e deve identificar disposições jurídicas que possam ser atualizadas e simplificadas, bem como ações e medidas que foram ou poderiam ser adotadas para reduzir a pressão total de custos nas empresas e nos consumidores, em conformidade com o princípio da comporta regulatória.

Alteração 147

Proposta de regulamento Artigo 18 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-B. *O mais tardar 36 meses após a entrada em vigor de todos os atos de execução e delegados adotados em conformidade com o presente regulamento, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação da durabilidade dos veículos pesados.*

Alteração 148

Proposta de regulamento Artigo 19 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir *de 1 de julho de 2025*.

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, *exceto os anexos pertinentes para os procedimentos de ensaio*, com efeitos a partir *da data prevista no artigo 20.º, parágrafo 2.*

Alteração 149

Proposta de regulamento Artigo 19 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir **de 1 de julho de 2027**.

Alteração

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, **exceto o artigo 4.º e os anexos pertinentes para os procedimentos de ensaio**, com efeitos a partir **da data prevista no artigo 20.º, parágrafo 3.**

Alteração 150

Proposta de regulamento
Artigo 20 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O presente regulamento é aplicável **a partir de 1 de julho de 2025** aos veículos M1 e N1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, e **a partir de 1 de julho de 2027** aos veículos M2, M3, N2 e N3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O3 e O4.

Alteração

O presente regulamento é aplicável **três anos após a data de entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes adotados em conformidade com os artigos 14.º e 15.º, respetivamente**, aos **novos tipos de** veículos M1 e N1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, **exceto pneus e travões**, e **cinco anos após a data de entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes adotados em conformidade com os artigos 14.º e 15.º, respetivamente**, aos veículos M2, M3, N2 e N3 e aos componentes e unidades técnicas, **exceto pneus e travões**, desses veículos e aos reboques O3 e O4.

Alteração 151

Proposta de regulamento
Artigo 20 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento é aplicável cinco anos após a data de entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes adotados em conformidade com os artigos 14.º e 15.º, respetivamente, para novos tipos de

veículos M1 e N1 e aos componentes e unidades técnicas, no que diz respeito às novas substâncias regulamentadas, desses veículos, e sete anos após a data da entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes adotados em conformidade com os artigos 14.º e 15.º, respetivamente, para novos tipos de veículos M2, M3, N2 e N3 e aos componentes e unidades técnicas, no que diz respeito às novas substâncias regulamentadas, desses veículos e aos reboques O3 e O4.

Alteração 152

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

As disposições estabelecidas no Regulamento (UE) 2017/1151 e no Regulamento (UE) n.º 582/2011 são revogadas, exceto todos os anexos e atos de execução conexos relativos aos procedimentos de ensaio de veículos pesados e ligeiros.

Alteração 153

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 3

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento é aplicável *a partir de 1 de julho de 2030* aos veículos M1 e N1 construídos por pequenos fabricantes.

O presente regulamento é aplicável *seis anos após a data de entrada em vigor dos atos delegados e de execução correspondentes adotados em conformidade com os artigos 14.º e 15.º, respetivamente, para novos tipos de veículos M1 e N1 e componentes e unidades técnicas, exceto pneus e travões*, construídos por pequenos fabricantes *e veículos classificados nos termos do*

Regulamento (UE) 2018/858, parte A, 5.2, como SB.

Alteração 154

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O presente regulamento é aplicável cinco anos após a data de entrada em vigor dos atos delegados correspondentes adotados em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, alínea b), artigo 15.º, n.º 2, alínea a), e artigo 15.º, n.º 2, alínea b), para pneus e travões.

Alteração 155

Proposta de regulamento Artigo 20 – parágrafo 3-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O mais tardar um ano após a entrada em vigor e aplicação previstas no artigo 20.º do presente regulamento, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos que se prendam com as emissões, a homologação CE ou a homologação a nível nacional a novos tipos de veículos M1 e N1 que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Alteração 156

Proposta de regulamento Artigo 20 — parágrafo 3-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O mais tardar dois anos após as datas de aplicação previstas no artigo 20.º do

presente regulamento, as autoridades nacionais devem recusar, por motivos que se prendam com as emissões, a matrícula, a venda ou a colocação em serviço de novos veículos M1 e N1 que não cumpram o presente regulamento e as suas medidas de execução.

Alteração 157
Proposta de regulamento
Anexo I – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>				
Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M1 e N1 com motor de combustão interna				
Emissões de poluentes	Veículos M1 e N1	Apenas no que se refere a veículos N1 com uma razão potência/massa ¹ inferior a 35 kW/t	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M1 e N1	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N1 com uma razão potência/massa inferior a 35 kW/t
	por km	por km	por trajeto	por trajeto
NOx em mg	60	75	600	750
PM em mg	4.5	4.5	45	45
PN10 em #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO em mg	500	630	5000	6300
THC em mg	100	130	1000	1300
NMHC em mg	68	90	680	900
NH3 em mg	20	20	200	200
<p>¹. Medidas em conformidade com o ponto 5.3.2 do Regulamento n.º 85 da UNECE, no caso dos ICEV e PEV, ou, em todos os outros casos, medidas em conformidade com um dos procedimentos de ensaio estabelecidos no ponto 6 do Regulamento Técnico Global n.º 21 da ONU.</p>				

<i>Alteração</i>				
Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M1 e N1 com motor de combustão interna				
Emissões de poluentes	Veículos M1 e N1	Apenas no que se refere a veículos N1 com uma razão potência/massa ¹ inferior a 44 kW/t	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M1 e N1	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N1 com uma razão potência/massa inferior a 44 kW/t
	por km	por km	por trajeto	por trajeto
NOx em mg	60	75	600	750
PM em mg	4.5	4.5	45	45
PN10 em #	6×10 ¹¹	6×10 ¹¹	6×10 ¹²	6×10 ¹²
CO em mg	500	740	5000	7400
THC em mg	100	160	1000	1600
NMHC em mg	68	108	680	1080
NH3 em mg	20	-	200	-
<p>¹. Medidas em conformidade com o ponto 5.3.2 do Regulamento n.º 85 da UNECE, no caso dos ICEV e PEV, ou, em todos os outros casos, medidas em conformidade com um dos procedimentos de ensaio estabelecidos no ponto 6 do Regulamento Técnico Global n.º 21 da ONU.</p>				

Alteração 158

Proposta de regulamento Anexo I – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>				
Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M2, M3, N2 e N3 com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos				
Emissões de	<i>Emissões a</i>	<i>Emissões a</i>	<i>Orçamento</i>	<i>Limites de</i>

poluentes	<i>frio</i> ²	<i>quente</i> ³	<i>de carbono para todos os trajetos de duração inferior a três ciclos WHTC</i>	<i>emissão opcionais no regime de rotação em vazio</i> ⁴
	por kWh	por kWh	<i>por kWh</i>	<i>por hora</i>
NOx em mg	350	90	150	5000
PM em mg	12	8	10	
PN10 em #	5x10¹¹	2x10¹¹	3x10¹¹	
CO em mg	3500	200	2700	
NMOG em mg	200	50	75	
NH3 em mg	65	65	70	
CH4 em mg	500	350	500	
N2O em mg	160	100	140	
HCHO em mg	30	30		

². As emissões a frio referem-se ao percentil 100 das janelas móveis (MW, sigla inglesa) de um ciclo WHTC para os veículos, ou um ciclo WHTCfrio para os motores.

³. As emissões a quente referem-se ao percentil 90 das janelas móveis (MW) de um WHTC para os veículos ou um ciclo WHTCquente para os motores.

⁴. Aplicável apenas se não estiver presente um sistema que desligue automaticamente o motor após 300 segundos de regime contínuo de rotação em vazio (quando o veículo estiver parado e os travões forem acionados).

Alteração

Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M2, M3, N2 e N3 com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos

Emissões de poluentes	<i>WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)</i>	<i>RDE</i>		
	por kWh	por kWh		
NOx em mg	230	345		
PM em mg	8	8		
PN10 em #	6x10¹¹	9x10¹¹		

CO em mg	1500	2250		
NMOG em mg				
NH3 em mg	10	15		
CH4 em mg	500	750		
N2O em mg				
HCHO em mg				
NMHC em mg	80	120		
<p>2. As emissões a frio referem-se ao percentil 100 das janelas móveis (MW, sigla inglesa) de um ciclo WHTC para os veículos, ou um ciclo WHTCfrio para os motores.</p> <p>3. As emissões a quente referem-se ao percentil 90 das janelas móveis (MW) de um WHTC para os veículos ou um ciclo WHTCquente para os motores.</p> <p>4. Aplicável apenas se não estiver presente um sistema que desligue automaticamente o motor após 300 segundos de regime contínuo de rotação em vazio (quando o veículo estiver parado e os travões forem acionados).</p>				

Alteração 159

Proposta de regulamento Anexo I – quadro 3

<i>Texto da Comissão</i>		
Limites de emissões por evaporação Euro 7 no que se refere a veículos M1 e N1 a gasolina		
<i>Emissões de poluentes</i>	<i>M1 e N1 com massa máxima de 2 650 kg</i>	<i>N1 com massa máxima igual ou superior a 2 650 kg</i>
<i>Emissões por evaporação (em impregnação a quente + ensaio diurno de 2 dias)</i>	<i>0,50 g no dia mais desfavorável + impregnação a quente</i>	<i>0,70 g no dia mais desfavorável + impregnação a quente</i>
<i>Emissões do reabastecimento</i>	<i>0,05 g/L de combustível</i>	<i>0,05 g/L de combustível</i>
<i>Alteração</i>		
Limites de emissões por evaporação Euro 7 no que se refere a veículos M1 e N1 a gasolina		

Suprimido

Alteração 160

Proposta de regulamento
Anexo II – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M1			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	80%	70%	
PEV	80%	70%	
<i>Alteração</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M1 aplicáveis até 31 de dezembro de 2030			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	85%	70%	
PEV	85%	70%	
RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			

PEV			
-----	--	--	--

Alteração 161

Proposta de regulamento Anexo II – quadro 1-A (novo)

<i>Alteração</i>			
<i>Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M1 aplicáveis até 1 de janeiro de 2031</i>			
<i>RMD baseados na energia da bateria</i>	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos até ao ciclo de vida adicional*</i>
<i>OVC-HEV</i>	<i>90%</i>	<i>80%</i>	
<i>PEV</i>	<i>90%</i>	<i>80%</i>	
<i>RMD baseados na autonomia</i>	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos até ao ciclo de vida adicional*</i>
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Alteração 162

Proposta de regulamento Anexo II – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>			
<i>Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N1</i>			
<i>RMD baseados na energia da bateria</i>	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160</i>	<i>Veículos até ao ciclo de vida adicional*</i>

	ocorrer primeiro	000 km, consoante o que ocorrer primeiro	
OVC-HEV	75%	65%	
PEV	75%	65%	
RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 160 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			
PEV			
<i>Alteração</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N1 <i>aplicáveis até 31 de dezembro de 2030</i>			
RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 8 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	85%	70%	
PEV	85%	70%	
RMD baseados na autonomia	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV			
PEV			

Alteração 163

Proposta de regulamento Anexo II – quadro 2-A (novo)

<i>Alteração</i>			
Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N1 aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2031			
<i>RMD baseados na energia da bateria</i>	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos até ao ciclo de vida adicional*</i>
<i>OVC-HEV</i>	90%	80%	
<i>PEV</i>	90%	80%	
<i>RMD baseados na autonomia</i>	<i>Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até 10 anos ou 240 000 km, consoante o que ocorrer primeiro</i>	<i>Veículos até ao ciclo de vida adicional*</i>
<i>OVC-HEV</i>			
<i>PEV</i>			

Alteração 164

Proposta de regulamento Anexo III – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>		
Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M1 e N1 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	1.6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C ou 35 °C a

		45 °C
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de 1 800 m
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	Superior a 20 % da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer	-
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km
<p>* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.</p>		
<i>Alteração</i>		
<p>Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M1 e N1 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo <i>no que diz respeito a novas substâncias regulamentadas</i></p>		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	1.6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	-10 °C a 0 °C ou 35 °C a 45 °C
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de 1 800 m
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações	Não permitido	Permitido de acordo com

aerodinâmicas		as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	Superior a 20 % da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer**	-
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km
NH3		
PN10		

* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.		
** O procedimento de ensaio é coerente e apenas amplia o procedimento de ensaio do Regulamento (UE) 2017/1151.		

Alteração 165

Proposta de regulamento Anexo III – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>		
Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M2, M3, N2 e N3 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	2 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	-7 °C a 35 °C	-10 °C a -7 °C ou 35 °C a 45 °C
Altitude máxima	1600 m	De 1 600 a 1 800 m

Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Carga útil do veículo	Maior ou igual a 10 %	Menos de 10 %
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Carga do motor de combustão interna no arranque a frio	Qualquer	
Composição do trajeto	De acordo com a utilização normal	-
Quilometragem mínima	5 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível <16 t 10 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível >16 t	Entre 3 000 km e 5 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível <16 t Entre 3 000 km e 10 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível >16 t
<p>* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.</p>		
<i>Alteração</i>		
Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M2, M3, N2 e N3 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo ¹		
Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas*
Divisor de condução alargado	-	2 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	-7 °C a 35 °C	-10 °C a -7 °C ou 35 °C a 45 °C

Altitude máxima	1600 m	De 1 600 a 1 800 m
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Carga útil do veículo	Maior ou igual a 10 %	Menos de 10 %
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Carga do motor de combustão interna no arranque a frio	Qualquer	
Composição do trajeto	De acordo com a utilização normal	-
Quilometragem mínima	5 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível <16 t 10 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível >16 t	Entre 3 000 km e 5 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível <16 t Entre 3 000 km e 10 000 km para uma massa máxima em carga tecnicamente admissível >16 t
<i>N2O</i>		
<i>HCHO</i>		
<i>PN10</i>		

* Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.		
¹ <i>O procedimento de ensaio é coerente e apenas amplia o procedimento de ensaio do Regulamento (UE) 2017/1151 e do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009.</i>		

Alteração 166

Proposta de regulamento Anexo III – quadro 3

<i>Texto da Comissão</i>
<i>Condições para o ensaio de conformidade com os limites das emissões por evaporação com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo</i>

	<i>Condições de ensaio</i>
<i>Ensaio SHED⁵ de emissões por evaporação</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cozimento de todo o veículo ou de componentes individuais (facultativo)</i> • <i>Pré-condicionamento do coletor do veículo e reabastecimento de combustível e condução de pré-condicionamento do veículo</i> • <i>Temperatura de condução e ensaio de impregnação a quente a 25 e 38 °C (38 °C para a homologação)</i> • <i>Ensaio diurno de 48 h</i>
<i>Ensaio de emissões do reabastecimento</i>	<p><i>Pré-condicionamento do veículo</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Drenagem do combustível e enchimento do reservatório até 40 %</i> • <i>Impregnação durante 6 horas no mínimo a 20-30 °C</i> • <i>Condução de pré-condicionamento</i> <p><i>Pré-condicionamento do coletor</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Drenagem do combustível e enchimento do reservatório até 40 %</i> • <i>Impregnação durante 12-36 h</i> • <i>Carregar o coletor com vapores de hidrocarbonetos até 2 g de sobressaturação a 40 g/h de butano e N₂ a 50 %</i> • <i>Ensaio dos gases de escape: WLTP (registo de emissões)</i> • <i>Impregnação de 0-1 h a 20-30 °C</i> • <i>Condução para purga do coletor a 20-30 °C</i> <p><i>Evento de reabastecimento</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Desconexão do(s) coletor(s)</i> • <i>Drenagem do combustível e enchimento do reservatório até 10 %</i> • <i>Impregnação de 6-24 h a 27 °C</i> • <i>Reconexão dos coletores</i> • <i>Fornecer combustível a 38 l/min até ao fecho automático. Se for fornecido menos de 85 % da capacidade total do reservatório, continuar o autoabastecimento até que o combustível fornecido</i>

	<p><i>seja $\geq 85\%$. As autoridades podem utilizar 15 l/min</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Temperatura do combustível fornecido: 19 °C</i>
<hr/>	
¹	<i>SHED: recinto hermético para determinação da evaporação</i>
<i>Alteração</i>	
<i>Suprimido</i>	

Alteração 167

Proposta de regulamento

Anexo IV – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>			
Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição			
Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M1, N1 e M2	N2, N3 <16 t, M3 <7,5 t:	N3 >16 t, M3 >7,5 t
Ciclo de vida principal	Até 160 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	300 000 km ou 8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	700 000 km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até 200 000 km ou 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 375 000 km	Após o ciclo de vida principal e até 875 000 km
<i>Alteração</i>			
Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição			
Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M1, N1 e M2	N2, N3 <16 t, M3 <7,5 t:	N3 >16 t, M3 >7,5 t
Ciclo de vida	Até 160 000 km ou	300 000 km ou 8 anos,	700 000 km ou

principal	8 anos, consoante o que ocorrer primeiro	consoante o que ocorrer primeiro	15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até 240 000 km ou 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 375 000 km <i>ou</i> 10 anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até 875 000 km <i>ou</i> 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro

Alteração 168

Proposta de regulamento

Anexo IV – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>			
Multiplicadores de durabilidade aplicáveis para ajustar os limites das emissões de escape indicados no anexo 1 aquando do ensaio de veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição durante o ciclo de vida adicional.			
Multiplicadores de durabilidade	M1, N1 e M2	M1, N1 e M2	N3 >16 t, M3 >7,5 t
Multiplicador de durabilidade para o ciclo de vida adicional	1.2 para as emissões de gases poluentes		
<i>Alteração</i>			
Multiplicadores de durabilidade aplicáveis para ajustar os limites das emissões de escape indicados no anexo 1 aquando do ensaio de veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição durante o ciclo de vida adicional.			
Multiplicadores de durabilidade	M1, N1 e M2	N2, N3 <16 t, M3 <7,5 t:	N3 >16 t, M3 >7,5 t
Multiplicador de durabilidade para o ciclo de vida adicional	1.2 para as emissões de gases poluentes		

Alteração 169

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>	
Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações no que se refere a veículos M1 e N1	

para os fabricantes de veículos			
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos e PN nos ensaios em estrada (RDE)	Ensaio de demonstração exigido para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis	Não exigido	Facultativo ⁶
Poluentes gasosos, PM e PN em ciclos RDE em laboratório e emissões de CO ₂ , consumo de combustível (OBFCM), consumo de energia elétrica e autonomia elétrica (durabilidade da bateria) (WLTP a 23 °C)	Exigido se todos os poluentes não puderem ser medidos em estrada	Exigido	Exigido se todos os poluentes não puderem ser medidos em estrada
Correção da temperatura ambiente do CO ₂ (WLTP a 14 °C)	Declaração ⁶	Não exigido	Facultativo ⁶
Emissões do cárter	<i>Declaração de instalação de um sistema de cárter fechado ou de encaminhamento para o tubo de escape⁶</i>	Exigido	Facultativo ⁶

Ensaio SHED de emissões por evaporação	Exigido	Exigido	Facultativo ⁶
Emissões do reabastecimento	Exigido	Não exigido	Não exigido
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Não exigido
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
Ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões e autonomia	Exigido	Não exigido	Facultativo ⁶
Diagnóstico a bordo	Declaração	Não exigido	Facultativo ⁶
Monitorização a bordo	Declaração e demonstração	Não exigido	Exigido
Potência do motor	Exigido	Não exigido	Facultativo ⁶
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido

⁶ A entidade homologadora pode solicitar a realização do ensaio.

Alteração

Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações no que se refere a veículos M1 e N1 para os fabricantes de veículos

Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos e PN nos ensaios em estrada (RDE)	Ensaio de demonstração exigido para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e declaração de conformidade	Não exigido	Facultativo ²⁰

	para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis		
Poluentes gasosos, PM e PN em ciclos RDE em laboratório e emissões de CO2, consumo de combustível (OBFCM), consumo de energia elétrica e autonomia elétrica (durabilidade da bateria) (WLTP a 23 °C)	Exigido se todos os poluentes não puderem ser medidos em estrada	Exigido	Exigido se todos os poluentes não puderem ser medidos em estrada
Correção da temperatura ambiente do CO2 (WLTP a 14 °C)	Declaração ⁶	Não exigido	Facultativo ⁶
Emissões do cárter	Exigido	Exigido	Facultativo ⁶
Ensaio SHED de emissões por evaporação	Exigido	Exigido	Facultativo ⁶
Emissões do reabastecimento	Exigido	Não exigido	Não exigido
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Não exigido
Durabilidade da bateria	Exigido	Não exigido	Facultativo
Ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões e autonomia	Exigido	Não exigido	Facultativo ⁶
Diagnóstico a bordo	Declaração	Não exigido	Facultativo ⁶
Monitorização a bordo	Declaração e demonstração	Não exigido	Exigido
Potência do motor	Exigido	Não exigido	Facultativo ⁶
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido
<hr/>			

⁶ A entidade homologadora pode solicitar a realização do ensaio.

Alteração 170

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 2

<i>Texto da Comissão</i>						
Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações no que se refere a veículos M1 e N1 para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão						
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação		Ensaio na fiscalização do mercado	
Interveniente e pertinente	Entidade homologadora que concede a homologação	Entidade homologadora	Entidade e homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos e PN nos ensaios em estrada (RDE)	Ensaio de demonstração exigido para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis	Não exigido	Exigido para 5 % dos modelos de veículos homologados por ano	Facultativo	Exigido	Facultativo
Poluentes gasosos, PM e PN em	Exigido	Auditorias ou ensaios	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo

ciclos RDE em laboratório e emissões de CO ₂ , consumo de combustível (OBFCM), consumo de energia elétrica e autonomia elétrica (durabilidade da bateria) (WLTP a 23 °C)		facultativos				
Correção da temperatura ambiente do CO ₂ (WLTP a 14 °C)	Declaração ⁶	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Emissões do cárter	Declaração de instalação de um sistema de cárter fechado ou de encaminhamento para o tubo de escape ⁶	Auditorias ou ensaios facultativos	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Ensaio SHED de emissões por evaporação	Exigido	Auditorias ou ensaios facultativos	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Emissões do reabastecimento	Exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade e das emissões	Declaração	Não exigido	Exigido	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Exigido	Facultativo	Exigido	Facultativo
Ensaio laboratorial	Exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo

a baixas temperaturas de emissões + autonomia						
Diagnóstico a bordo	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Monitorização a bordo	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido	Facultativo	Exigido	Facultativo
Potência do motor	Exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
<i>Alteração</i>						
Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações no que se refere a veículos M1 e N1 para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão						
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação		Ensaio na fiscalização do mercado	
Interveniente e pertinente	Entidade homologadora que concede a homologação	Entidade homologadora	Entidade homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos e	Ensaio de demonstração	Não exigido	Exigido para	Facultativo	Exigido	Facultativo

PN nos ensaios em estrada (RDE)	o exigido para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis		5 % dos modelos de veículos homologados por ano			
Poluentes gasosos, PM e PN em ciclos RDE em laboratório e emissões de CO ₂ , consumo de combustível (OBFCM), consumo de energia elétrica e autonomia elétrica (durabilidade da bateria) (WLTP a 23 °C)	Exigido	Auditorias ou ensaios facultativos	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Correção da temperatura ambiente do CO ₂ (WLTP a 14 °C)	Declaração ⁶	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Emissões do cárter	Declaração de instalação de um	Auditorias ou ensaios	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo

	sistema de cárter fechado ou de encaminhamento para o tubo de escape ⁶	facultativos				
Ensaio SHED de emissões por evaporação	Exigido	Auditorias ou ensaios facultativos	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Emissões do reabastecimento	Exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade e das emissões	Declaração	Não exigido	Exigido	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade e da bateria	Declaração	Não exigido	Exigido	Facultativo	Exigido	Facultativo
Ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões + autonomia	Exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Diagnóstico a bordo	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Monitorização a bordo	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido	Facultativo	Exigido	Facultativo
Potência do motor	Exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Suprimido						
Suprimido						

Alteração 171

Proposta de regulamento Anexo V – quadro 3

<i>Texto da Comissão</i>			
Aplicação de ensaios, declarações e outros requisitos de homologação e extensões no que se refere aos veículos M2, M3, N2 e N3 para os fabricantes			
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3, N2 e N3) e ensaio de baixa carga (se aplicável)	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis	Conformidade da produção realizada apenas ao nível do motor	Ensaio exigido de dois em dois anos num veículo com qualquer combustível e de qualquer categoria de veículo e com qualquer carga útil para todos os tipos de motores
Determinação do CO2 e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Eficiência energética dos reboques	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Não exigido
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo ⁶
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Não exigido
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
Diagnóstico a bordo	Declaração	Não exigido	Facultativo ⁶

(nível de família OBD)			
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração	Não exigido	Não exigido
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido
<i>Alteração</i>			
Aplicação de ensaios, declarações e outros requisitos de homologação e extensões no que se refere aos veículos M2, M3, N2 e N3 para os fabricantes			
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3, N2 e N3) e ensaio de baixa carga (se aplicável)	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis	Conformidade da produção realizada apenas ao nível do motor	Ensaio exigido de dois em dois anos num veículo com qualquer combustível e de qualquer categoria de veículo e com qualquer carga útil para todos os tipos de motores
Determinação do CO2 e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Facultativo

de um veículo			
Eficiência energética dos reboques	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Não exigido
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo ⁶
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Não exigido
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo ⁶
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Declaração	Não exigido	Exigido
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
<i>Suprimido</i>			
<i>Suprimido</i>			

⁶ A entidade homologadora pode solicitar a realização do ensaio.			

Alteração 172

Proposta de regulamento Anexo V – quadro 4

<i>Texto da Comissão</i>				
Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões no que se refere a veículos M2, M3, N2 e N3 para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão				
Requisitos de	Ensaio e	Ensaio na	Ensaio na	Ensaio na fiscalização do

ensaio	requisitos na homologação inicial de emissões	conformidade de da produção	conformidade em circulação		mercado	
			Entidade homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Interveniente pertinente	Entidade homologadora que concede a homologação	Entidade homologadora	Entidade homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3, N2 e N3) + ensaio de baixa carga (se aplicável)	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis	(ver requisitos aplicáveis ao motor)	Exigido anualmente e para um número adequado de modelos de veículos de qualquer combustível e em qualquer categoria de veículo abrangida pela homologação de emissões	Facultativo	Exigido/Facultativo	Facultativo
Determinação das	Emissão da licença da	Para component	<i>Não exigido</i>	<i>Não exigido</i>	Facultativo	Facultativo

emissões de CO2, do consumo de combustível/ energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	ferramenta VECTO	es				
Eficiência energética dos reboques	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
Prevenção da manipulação	Declaração e	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo

não autorizada, segurança e cibersegurança	documentação					
Controlos adaptativos (se aplicável)	Declaração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	Declaração e demonstração	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
<i>Alteração</i>						
Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões no que se refere a veículos M2, M3, N2 e N3 para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão						
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação	Ensaio na fiscalização do mercado		
Interveniente pertinente	Entidade homologadora que concede a homologação	Entidade homologadora	Entidade homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis	Ensaio de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida	(ver requisitos aplicáveis ao motor)	Exigido anualmente e para um número adequado de modelos de veículos de qualquer combustível e em qualquer	Facultativo	Exigido/Facultativo	Facultativo

(M2, M3, N2 e N3) + ensaio de baixa carga (se aplicável)	a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todos os modelos de veículos aplicáveis		categoria de veículo abrangida pela homologação de emissões			
Determinação das emissões de CO2, do consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	<i>Facultativo</i>	<i>Facultativo</i>	Facultativo	Facultativo
Eficiência energética dos reboques	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo

	encaminha mento para o tubo de escape					
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Declaração e demonstra ção	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e ciberseguranç a	Declaração e documenta ção	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo
<i>Suprimido</i>						
<i>Suprimido</i>						

Alteração 173

Proposta de regulamento Anexo V – quadro 10

<i>Texto da Comissão</i>				
Aplicação dos requisitos de ensaio para a homologação de sistemas de travagem para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão				
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação	Ensaio na fiscalização do mercado

Interveniente pertinente	Entidade homologadora que concede a homologação	Entidade homologadora	Entidade homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Ensaio de emissões do sistema de travagem no ciclo de travagem WLTP	Exigido	Auditoria ou ensaios facultativos	Exigido/Facultativo		Facultativo/Facultativo	
<i>Alteração</i>						
Aplicação dos requisitos de ensaio para a homologação de sistemas de travagem para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão						
Requisitos de ensaio	Ensaio e requisitos na homologação inicial de emissões	Ensaio na conformidade da produção	Ensaio na conformidade em circulação	Ensaio na fiscalização do mercado		
Interveniente pertinente	Entidade homologadora que concede a homologação	Entidade homologadora	Entidade homologadora	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Ensaio de emissões do sistema de travagem no ciclo de travagem WLTP	Exigido	Auditoria ou ensaios facultativos	Exigido	Facultativo	Exigido	

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) e revogação dos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009
Referências	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 15.12.2022
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	TRAN 15.12.2022
Relator de parecer Data de designação	Marian-Jean Marinescu 9.1.2023
Exame em comissão	24.5.2023
Data de aprovação	19.7.2023
Resultado da votação final	+: 27 –: 14 0: 3
Deputados presentes no momento da votação final	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Mario Furore, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo
Suplentes presentes no momento da votação final	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Michael Gahler, Maria Grapini, Georg Mayer, Ljudmila Novak, Annalisa Tardino
Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final	Patricia Chagnon, Lena Düpont, Svenja Hahn, Denis Nesci, Christine Schneider, Veronika Vrecionová

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

27	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci, Veronika Vrecionová
ID	Marco Campomenosi, Annalisa Tardino
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Lena Düpont, Gheorghe Falcă, Michael Gahler, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Christine Schneider, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Svenja Hahn, Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Maria Grapini, Rovana Plumb, István Ujhelyi
The Left	Kateřina Konečná

14	-
ID	Patricia Chagnon, Georg Mayer
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Josianne Cutajar, Thomas Rudner, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	0
NI	Mario Furore
Renew	Caroline Nagtegaal
S&D	Bogusław Liberadzki

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

Título	Homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) e revogação dos Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009		
Referências	COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)		
Data de apresentação ao PE	10.11.2022		
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 15.12.2022		
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	ITRE 15.12.2022	IMCO 15.12.2022	TRAN 15.12.2022
Comissões associadas Data de comunicação em sessão	ITRE 11.5.2023		
Relatores Data de designação	Alexandr Vondra 14.12.2022		
Exame em comissão	24.1.2023	15.6.2023	27.6.2023
Data de aprovação	12.10.2023		
Resultado da votação final	+: -: 0:	52 32 1	
Deputados presentes no momento da votação final	Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Agnès Evren, Pietro Focchi, Emmanouil Fragkos, Heléne Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Marina Measure, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Erik Poulsen, Nicola Procaccini, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Maria Veronica Rossi, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyrali, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Anders Vistisen, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska		
Suplentes presentes no momento da votação final	Matteo Adinolfi, João Albuquerque, Milan Brglez, Catherine Chabaud, Dacian Cioloș, Christophe Clergeau, Estrella Durá Ferrandis, Jens		

	Gieseke, Romana Jerković, Radan Kanev, Ska Keller, Sara Matthieu, Dace Melbārde, Manuela Ripa, Christel Schaldemose, Susana Solís Pérez, Grzegorz Tobiszowski, Nikolaj Villumsen
Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final	Rasmus Andresen, Pascal Arimont, Konstantinos Arvanitis, Alessandra Basso, Lars Patrick Berg, Patricia Chagnon, Ana Collado Jiménez, Niels Fuglsang, Niclas Herbst, Ladislav Ilčíč, Virginie Joron, Alice Kuhnke, Francisco José Millán Mon, Angelika Niebler, Elżbieta Rafalska, Tineke Strik, Lucia Vuolo
Data de entrega	23.10.2023

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL
NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

52	+
ECR	Lars Patrick Berg, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Ladislav Ilčić, Joanna Kopcińska, Elżbieta Rafalska, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra
ID	Matteo Adinolfi, Alessandra Basso, Patricia Chagnon, Catherine Griset, Virginie Joron, Sylvia Limmer, Maria Veronica Rossi, Silvia Sardone
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Pascal Arimont, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Ana Collado Jiménez, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Radan Kanev, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Norbert Lins, Marian-Jean Marinescu, Dace Melbārde, Francisco José Millán Mon, Dolors Montserrat, Angelika Niebler, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Christine Schneider, Lucia Vuolo
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Dacian Cioloș, Martin Hojsík, Jan Huitema, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Susana Solís Pérez, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik

32	-
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Marek Paweł Balt, Milan Brglez, Delara Burkhardt, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Estrella Durá Ferrandis, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Romana Jerkovič, César Luena, Alessandra Moretti, Nikos Papandreou, Sándor Rónai, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken
The Left	Konstantinos Arvanitis, Malin Björk, Petros Kokkalis, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Rasmus Andresen, Margrete Auken, Ska Keller, Alice Kuhnke, Sara Matthieu, Tilly Metz, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Manuela Ripa, Tineke Strik

1	0
NI	Maria Angela Danzi

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções