



**A9-0313/2023**

28.10.2023

**\*\*\*I**

## **RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Bas Eickhout

### ***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

	<b>Página</b>
PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	60
ANEXO: LISTA DE ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUTOS .....	64
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA ...	65
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO .....	102
PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO .....	167
VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO .....	168



## PROJETO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

**sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088) – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))**

**(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2023)0088),
  - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0025/2023),
  - Tendo em conta o parecer fundamentado apresentado pela Câmara dos Deputados italiana e pelo Senado italiano, no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo o qual o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
  - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 12 de julho de 2023<sup>1</sup>,
  - Após ter consultado o Comité das Regiões,
  - Tendo em conta os artigos 59.º e 40.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta os pareceres da Comissão dos Transportes e do Turismo e da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (A9-0313/2023),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
  2. Aprova a declaração comum do Parlamento e do Conselho anexa à presente resolução;
  3. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
  4. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão, bem como aos parlamentos nacionais.

---

<sup>1</sup> Ainda não publicado no Jornal Oficial.

## Alteração 1

### Proposta de regulamento Considerando 1

#### *Texto da Comissão*

1) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou a 11 de dezembro de 2019 <sup>(3)</sup>. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes à luz dos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.

---

<sup>3</sup> Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

#### *Alteração*

1) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou a 11 de dezembro de 2019 <sup>(3)</sup>. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes à luz dos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União ***e face à agressão russa à Ucrânia.***

---

<sup>3</sup> Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 2

#### *Texto da Comissão*

2) O Pacto Ecológico Europeu combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na União até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, na

qual o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Visa igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar os homens e as mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos, como os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, importa assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

qual o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Visa igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar os homens e as mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos *e vulneráveis*, como **as pessoas e os agregados familiares com baixos rendimentos**, os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, importa assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 3

##### *Texto da Comissão*

3) Na contribuição determinada a nível nacional atualizada apresentada ao Secretariado da CQNUAC a 17 de dezembro de 2020, a União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em todos os setores da economia em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.

##### *Alteração*

3) Na contribuição determinada a nível nacional atualizada apresentada ao Secretariado da CQNUAC a 17 de dezembro de 2020, a União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em todos os setores da economia em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. ***Nas suas conclusões de 24 de outubro de 2022<sup>1-A</sup>, o Conselho declarou estar pronto, o mais rapidamente possível após a conclusão das negociações sobre os elementos essenciais do pacote Objetivo 55, a atualizar, se for caso disso, a contribuição determinada a nível nacional da União e dos seus Estados-Membros, em consonância com o ponto 29 do Pacto de Glasgow para o Clima.***

---

<sup>1-A</sup> ***Conclusões do Conselho intituladas «Preparação da Vigésima Sétima Conferência das Partes (COP 27) da***

#### Alteração 4

##### Proposta de regulamento Considerando 4

###### *Texto da Comissão*

4) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, a meta de neutralidade climática em todos os setores da economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo a nível da União de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.

###### *Alteração*

4) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>, a meta de neutralidade climática em todos os setores da economia, ***na União, o mais tardar*** até 2050, ***e a meta de alcançar emissões negativas após essa data***. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo a nível da União de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. ***O referido regulamento prevê igualmente que a Comissão proponha uma meta climática intermédia da União para 2040, conforme adequado, o mais tardar no prazo de seis meses a contar da avaliação global realizada ao abrigo do Acordo de Paris, e publique simultaneamente o projeto de orçamento indicativo da União em matéria de gases com efeito de estufa para o período 2030-2050, definido como o volume total indicativo das emissões líquidas de gases com efeito de estufa previstas nesse período, sem pôr em risco os compromissos assumidos pela União no âmbito do Acordo de Paris, bem como a metodologia subjacente a esse orçamento indicativo. Em 15 de junho de 2023, o Conselho Consultivo Científico Europeu publicou o seu parecer científico com vista à determinação de uma meta climática para 2040 a nível da UE e de um orçamento em matéria de gases com efeito de estufa para o período***



---

<sup>4</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

---

<sup>4</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

<sup>4-A</sup> *Conselho Consultivo Científico Europeu sobre as Alterações Climáticas (2023), «Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a greenhouse gas budget for 2030-2050» [Parecer científico com vista à determinação de uma meta climática para 2040 a nível da UE e de um orçamento em matéria de gases com efeito de estufa para o período de 2030-2050].*

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 5

#### *Texto da Comissão*

5) Todos os setores da economia devem contribuir para essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário.

#### *Alteração*

5) Todos os setores da economia devem contribuir para essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário. ***Os veículos pesados são atualmente responsáveis por mais de um quarto das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte rodoviário na União e por mais de 6 % das emissões totais de gases com efeito de estufa da União, mais do que as provenientes do transporte aéreo ou marítimo. A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da UE visa uma redução de 90 % das emissões do setor dos transportes até 2050, incluindo os setores em que essa redução é mais difícil, como a aviação e o transporte marítimo.***

*Para tal, são necessárias metas de redução complementares para os setores aptos para a descarbonização, como o do transporte rodoviário, antes de 2050. Essa transição deve ter em conta os desafios industriais e sociais desse processo, a fim de assegurar o emprego e a mobilidade acessível para todos.*

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 8

#### *Texto da Comissão*

8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050.

#### *Alteração*

8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050. ***Sem medidas ambiciosas no sentido de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no transporte rodoviário, seriam necessárias reduções de emissões mais elevadas noutros setores, nomeadamente setores em que a descarbonização é mais difícil.***

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***8-A) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos***

*pesados e a implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias desempenharão um papel fundamental na redução das emissões de toda a frota de veículos pesados até alcançar a neutralidade climática em todos os setores da economia, o mais tardar, até 2050, em conformidade com o Regulamento (UE) 2021/1119, juntamente com outras iniciativas que serão necessárias para acelerar a transferência modal da estrada para a via-férrea e aumentar o transporte ferroviário de mercadorias.*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

9) **O reforço** dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> deverá promover a disponibilização no mercado da União de uma percentagem cada vez maior de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os utilizadores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e de poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel. Atualmente, os veículos com nível nulo de emissões incluem os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, mas as inovações tecnológicas são constantes.

#### *Alteração*

9) **A revisão** dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> deverá promover a disponibilização no mercado da União de uma percentagem cada vez maior de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os utilizadores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e de poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel **e dos postos de trabalho de elevada qualidade associados, uma vez que a indústria automóvel continua a ser um dos pilares da economia.** Atualmente, os veículos com nível nulo de emissões incluem os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, mas as inovações tecnológicas são constantes.

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

**9-A) Os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio apresentam um forte potencial para a descarbonização de certos segmentos do setor dos transportes pesados e o seu desenvolvimento deve ser incentivado, tendo simultaneamente em conta o facto de não existir tecnologia sem impacto ambiental.**

## Alteração 10

### Proposta de regulamento Considerando 10

10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia.

10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União, promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia, **dar o sinal necessário para acelerar a implantação das infraestruturas de carregamento e reabastecimento em toda a União, assegurar a competitividade a longo prazo da indústria da União num mercado mundial e contribuir para reduzir os custos de funcionamento das empresas de transporte, assegurando ao mesmo tempo que a União cumpra os seus objetivos em matéria de clima e poluição atmosférica.**

## Alteração 11

### Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***10-A) Segundo as informações mais recentes fornecidas pela Agência Europeia do Ambiente (AEA), em 2021, 97 % da população urbana da União esteve exposta a concentrações de partículas finas acima do nível indicativo baseado nos efeitos sobre a saúde, definido pela Organização Mundial da Saúde<sup>1-A</sup>. Em 2020, 275 000 mortes prematuras na Europa foram atribuídas à exposição a elevadas concentrações de partículas finas e 64 000 mortes prematuras foram atribuídas à exposição a elevadas concentrações de NO<sub>2</sub><sup>1-B</sup>. Ao acelerar a implantação de veículos com nível nulo de emissões, os requisitos reforçados de redução de emissões de CO<sub>2</sub> também contribuirão para reduzir a poluição atmosférica causada pelo transporte rodoviário.***

---

<sup>1-A</sup> «Europe's Air Quality Status 2023» [Nível da Qualidade do Ar na Europa 2023], Agência Europeia do Ambiente (2023).

<sup>1-B</sup> «Health impacts of air pollution in Europe» [Impactos da poluição atmosférica na saúde na Europa], Agência Europeia do Ambiente (2023).

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 11 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

A Nova Estratégia Industrial atualizada (7) prevê a criação conjunta de vias de

A Nova Estratégia Industrial atualizada (7) prevê a criação conjunta de vias de

transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões.

---

<sup>7</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

### Alteração 13

transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões. ***Importa ainda prestar especial atenção ao impacto que esta transição terá nas PME em toda a cadeia de abastecimento.***

---

<sup>7</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 11-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**11-A) Uma implantação rápida das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento de combustível exige a disponibilidade de instaladores qualificados. Os investimentos na requalificação e na melhoria das competências serão fundamentais para cumprir os objetivos do presente regulamento e assegurarão uma transição justa no setor do fabrico de camiões.**

**Alteração 14**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 12**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

12) Os **objetivos para a frota da União devem ser completados pela** implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias, **tal como estabelecido na proposta da Comissão de um regulamento relativo à criação de infraestruturas para combustíveis alternativos** <sup>(9)</sup>.

12) Os **veículos comerciais são instrumentos essenciais para a circulação de pessoas e mercadorias. Fatores como o custo dos veículos com nível nulo de emissões, a disponibilidade das infraestruturas de carregamento, a necessidade de manter e acelerar a inovação e o impacto das medidas de fixação de preço do carbono são determinantes para a consecução de objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> mais ambiciosos. O Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (ICA) estabelece um número mínimo de pontos de carregamento e reabastecimento destinados a veículos pesados. Vários Estados-Membros já anunciaram que irão além desses requisitos mínimos e vários fabricantes europeus de camiões criaram empresas comuns para instalar e operar redes públicas de carregamento em toda a Europa. O reforço das normas em matéria**

*de CO<sub>2</sub> deverá incentivar investimentos adicionais por parte dos operadores de infraestruturas de carregamento e reabastecimento. Os Estados-Membros devem ter apoio suficiente nesse contexto, em particular dos instrumentos de financiamento da UE, e ser incentivados a incluir nos seus quadros de ação nacionais revistas medidas destinadas a apoiar a implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento em depósitos, plataformas logísticas e entrepostos. A implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento é igualmente importante em locais privados, como em depósitos privados de veículos e centros logísticos. Há que tomar igualmente medidas adicionais para reduzir a duração do processo de concessão de licenças para infraestruturas de carregamento. Todas essas iniciativas contribuirão para a implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias **em toda a União** <sup>(9)</sup>.*

---

<sup>9</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

---

<sup>9</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento Considerando 12-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***12-A) No prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão deve convocar um Fórum Veículos Pesados com Nível Nulo de Emissões, reunindo operadores de estações de carregamento públicas,***



*operadores de redes de transporte de eletricidade, transportadores de longo curso, operadores logísticos urbanos, operadores de transportes públicos, sociedade civil, grupos de reflexão, Estados-Membros e fabricantes, a fim de trabalhar em conjunto na implantação eficaz e com boa relação custo-eficácia das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento tendo em vista os objetivos acrescidos de redução de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos pesados. O trabalho desse Fórum deve, em especial, contribuir para a preparação da primeira revisão a que se refere o artigo 22.º, n.º 2, do Regulamento (UE).../... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, a fim de assegurar que os objetivos estabelecidos no referido regulamento estejam consonância com a ambição do presente regulamento.*

## **Alteração 16**

### **Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*14-A) O acesso à formação e à requalificação em numerosos setores, incluindo o dos veículos pesados, que tem de passar por mudanças fundamentais, é crucial para uma transição socialmente justa. A indústria dos veículos pesados tem de garantir que os trabalhadores têm acesso a oportunidades de requalificação e são incentivados a aproveitá-las, sem custos para si próprios. Para garantir uma transição justa e eficaz, é fundamental fazer o levantamento e a análise das mudanças previstas no mercado de trabalho da indústria dos veículos pesados.*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento Considerando 15

#### *Texto da Comissão*

15) Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, ***é impossível prever totalmente se o desenvolvimento tecnológico será suficientemente rápido de modo que as tecnologias com nível nulo de emissões pelo tubo de escape sejam viáveis em todas as utilizações ditas «de nicho», por exemplo a utilização de veículos pesados de longo curso em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas ou de autocarros e camiões*** para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. ***Atendendo ao que precede, deve prever-se uma margem no objetivo para 2040 que permita ter em conta a evolução tecnológica futura.***

#### *Alteração*

15) Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, ***deve ser prevista alguma margem, a curto prazo, para ter em conta utilizações específicas ditas «de nicho», por exemplo a utilização de veículos para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. A cláusula relativa à revisão deve analisar a possibilidade de aplicar igualmente objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> em utilizações ditas «de nicho» e veículos não certificados.***

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 15-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***15-A) Para avaliar as emissões de CO<sub>2</sub> ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos pesados a nível da União, a Comissão deve estudar a possibilidade de desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação de dados coerentes sobre as emissões de CO<sub>2</sub> ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos pesados colocados no mercado da União.***

## Alteração 19

### Proposta de regulamento Considerando 16

#### *Texto da Comissão*

16) Ao definirem os critérios de adjudicação de contratos para a aquisição ou a utilização dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, **as autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes** devem ponderar a resiliência do fornecimento, nomeadamente tendo em conta as «Orientações sobre a participação de proponentes e de mercadorias de países terceiros no mercado de contratos públicos da UE» [C(2019) 5494 final].

#### *Alteração*

16) ***A fim de garantir cadeias de abastecimento sustentáveis e resilientes e de reduzir as atuais dependências estratégicas de importação de algumas tecnologias e produtos necessários para a implantação acelerada de veículos pesados com nível nulo de emissões, em particular autocarros urbanos, e prevenir a formação de novas, as autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes,*** ao definirem os critérios de adjudicação de contratos para a aquisição ou a utilização dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, devem ponderar a ***sustentabilidade e*** resiliência do fornecimento, nomeadamente tendo em conta as «Orientações sobre a participação de proponentes e de mercadorias de países terceiros no mercado de contratos públicos da UE» [C(2019) 5494 final]. ***A ponderação dos critérios relativos à contribuição para a sustentabilidade e resiliência da proposta em relação aos procedimentos de contratação pública não prejudica a possibilidade de as autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes fixarem um limiar mais elevado para os critérios relativos à sustentabilidade ambiental ou à inovação, nos termos do artigo 41.º, n.º 3, e do considerando 64 da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, do artigo 67.º, n.º 5, da Diretiva 2014/24/UE e do artigo 82.º, n.º 5, da Diretiva 2014/25/UE.***

## Alteração 20

### Proposta de regulamento Considerando 17

### Texto da Comissão

17) Com a aplicação de objetivos mais ambiciosos à frota da UE a partir de 2030, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e poderia pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/1242. Por conseguinte, esse mecanismo deve ser suprimido a partir de 2030.

### Alteração

17) Com a aplicação de objetivos mais ambiciosos à frota da UE a partir de 2030, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e poderia pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/1242. ***Além disso, tendo em conta os Níveis de Maturidade Tecnológica (NMT) dos veículos com nível nulo de emissões, não existem motivos imperiosos para continuar a dar incentivos adicionais aos veículos com nível baixo de emissões.*** Por conseguinte, esse mecanismo deve ***deixar de ser aplicável aos veículos pesados com nível baixo de emissões a partir de 2025, estar alinhado com os atuais desenvolvimentos do mercado e ser totalmente*** suprimido a partir de 2030.

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 21 – parágrafo 4

#### Texto da Comissão

Tendo em conta que, por razões técnicas, as emissões de CO<sub>2</sub> ainda não foram determinadas para certos grupos de veículos homologados, esses veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos estabelecidos no presente regulamento em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. Trata-se, por exemplo, de veículos para fins especiais, como guas móveis, transportadores de equipamentos hidráulicos diversos ou veículos para transportar cargas excecionais, de veículos todo-o-terreno, como certos veículos utilizados na exploração mineira, na silvicultura e na

#### Alteração

Tendo em conta que, por razões técnicas, as emissões de CO<sub>2</sub> ainda não foram determinadas para certos grupos de veículos homologados, esses veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos estabelecidos no presente regulamento em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. Trata-se, por exemplo, de veículos para fins especiais, como guas móveis, transportadores de equipamentos hidráulicos diversos ou veículos para transportar cargas excecionais, de veículos todo-o-terreno, como certos veículos utilizados na exploração mineira, na silvicultura e na

agricultura, bem como de outros veículos com configurações de eixos não normalizadas, por exemplo com mais de quatro eixos ou mais de dois eixos motores, de autocarros pequenos, de massa máxima inferior a 7,5 t, *e de camiões pequenos, de massa máxima inferior a 5 t.*

agricultura, bem como de outros veículos com configurações de eixos não normalizadas, por exemplo com mais de quatro eixos ou mais de dois eixos motores, *e* de autocarros pequenos, de massa máxima inferior a 7,5 t.

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 21 – parágrafo 5

*Texto da Comissão*

*Os veículos de serviço, por exemplo os camiões de recolha do lixo, os camiões basculantes ou os camiões-betoneira, devem continuar isentos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes.*

*Alteração*

*Suprimido*

## Alteração 23

### Proposta de regulamento Considerando 25-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*25-A) As emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos de serviço, por exemplo camiões de recolha do lixo, camiões basculantes ou camiões-betoneira, já são certificadas na ferramenta VECTO e monitorizadas e comunicadas pelos fabricantes de veículos e pelos Estados-Membros, estando já disponíveis no mercado europeu vários veículos de serviço com nível nulo de emissões. As emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos de serviço representam cerca de 5 % das emissões dos veículos pesados e cerca de 10 % das vendas. Uma vez que operam sobretudo nas cidades, os veículos de serviço também têm um impacto significativo na qualidade do ar urbano. A maior parte desses veículos tem uma*

*quilometragem baixa e percorre trajetos previsíveis, ficando estacionados em depósitos durante a noite, o que facilita a utilização de veículos com nível nulo de emissões pelos operadores. Por conseguinte, as metas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> também devem ser aplicáveis a esses veículos.*

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento Considerando 25-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*25-B) Devido ao nível de preparação técnica do segmento dos veículos e à necessidade de melhorar a qualidade do ar nas cidades, os camiões pequenos com uma massa máxima inferior a 5 toneladas devem também ter de cumprir os objetivos em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> estabelecidos no presente regulamento. Uma vez que, por razões técnicas, as emissões de CO<sub>2</sub> destes subgrupos de veículos ainda não podem ser determinadas ao abrigo do Regulamento (UE) 2017/2400, devem ser utilizadas para efeitos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes as suas emissões de CO<sub>2</sub> determinadas segundo a homologação nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007. Embora esses subgrupos de veículos não sejam abrangidos pelas obrigações de monitorização e de comunicação de informações dos fabricantes de veículos, as novas matrículas destes veículos são comunicadas pelos Estados-Membros. Para efeitos da determinação da quilometragem e do fator de carga útil desses veículos, estes devem ser integrados nos subgrupos previstos no anexo I, ponto 1.4., do presente regulamento.*

## Alteração 25

### Proposta de regulamento Considerando 25-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**25-C) A fim de facilitar o desenvolvimento e permitir a utilização generalizada de reboques equipados com tecnologia de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, é imperativo que o quadro de homologação dessas tecnologias seja imediatamente atualizado e alargado, em especial para os reboques eletrificados, através da adaptação do Regulamento (UE) 2018/858 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.**

## Alteração 26

### Proposta de regulamento Considerando 26

*Texto da Comissão*

*Alteração*

26) Atendendo à preparação técnica do subsetor e à necessidade de melhorar a qualidade do ar nas cidades, deve ser estabelecida uma percentagem mínima obrigatória de autocarros urbanos novos com nível nulo de emissões.

**26) Em 2021, os autocarros com nível nulo de emissões representaram 23 % de todas as vendas desse segmento na União, estando alguns Estados-Membros já próximos dos 100 %, incluindo os Países Baixos e a Bulgária.** Atendendo à preparação técnica do subsetor e à necessidade de melhorar a qualidade do ar nas cidades, deve ser estabelecida uma percentagem mínima obrigatória de autocarros urbanos novos com nível nulo de emissões.

## Alteração 27

### Proposta de regulamento Considerando 27

27) ***Importa que a percentagem mínima obrigatória de autocarros urbanos com nível nulo de emissões reflita a necessidade social de transportes públicos a preços comportáveis, inclusive nas zonas rurais.*** O aumento da oferta deste tipo de autocarros resultante dessa percentagem mínima obrigatória deverá ter um efeito positivo no custo de aquisição, tanto em termos de preço de compra inicial como do custo total da propriedade desse tipo de veículos, refletindo a economia de combustíveis fósseis resultante da utilização dos veículos em causa. A contratação pública conjunta de autocarros urbanos baseada na Plataforma Autocarros Limpos pode reduzir ainda mais o custo de aquisição desses autocarros, podendo o proposto Fundo Social para o Clima ser utilizado pelos Estados-Membros para apoiar as pessoas vulneráveis por meio de bilhetes ou passes a preço reduzido ou gratuitos de transportes públicos. Por último, os autocarros regionais e de longo curso, incluindo os utilizados no transporte nas zonas rurais, continuam sujeitos aos objetivos definidos para os veículos pesados. Apoios do Fundo Social para o Clima podem dar resposta a necessidades específicas das zonas rurais e evitar a pobreza de mobilidade <sup>(14)</sup>, garantindo o acesso a transportes públicos a preços comportáveis.

---

<sup>14</sup> Em consonância com a definição constante do artigo 2.º, ponto 2-A, do Regulamento Fundo Social para o Clima.

27) O aumento da oferta deste tipo de autocarros resultante dessa percentagem mínima obrigatória deverá ter um efeito positivo no custo de aquisição, tanto em termos de preço de compra inicial como do custo total da propriedade desse tipo de veículos, refletindo a economia de combustíveis fósseis resultante da utilização dos veículos em causa. A contratação pública conjunta de autocarros urbanos baseada na Plataforma Autocarros Limpos pode reduzir ainda mais o custo de aquisição desses autocarros, podendo o proposto Fundo Social para o Clima ser utilizado pelos Estados-Membros para apoiar as pessoas vulneráveis por meio de bilhetes ou passes a preço reduzido ou gratuitos de transportes públicos. Por último, os autocarros regionais e de longo curso, incluindo os utilizados no transporte nas zonas rurais, continuam sujeitos aos objetivos definidos para os veículos pesados. Apoios do Fundo Social para o Clima podem dar resposta a necessidades específicas das zonas rurais e evitar a pobreza de mobilidade <sup>(14)</sup>, garantindo o acesso a transportes públicos a preços comportáveis. ***A Comissão deve também ponderar a possibilidade de alterar a Diretiva Veículos Não Poluentes<sup>14-A</sup>, por forma a alinhá-la com a ambição do presente regulamento.***

---

<sup>14</sup> Em consonância com a definição constante do artigo 2.º, ponto 2-A, do Regulamento Fundo Social para o Clima.

***<sup>14-A</sup> Diretiva (UE) 2019/1161 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (JO L 188 de 12.7.2019, p.116).***



## **Alteração 28**

### **Proposta de regulamento Considerando 27-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***27-A) As zonas urbanas em que tenham já sido afetados ou realizados investimentos significativos na conversão de infraestruturas para a utilização de biometano em autocarros urbanos poderão, por um período prolongado, solicitar à Comissão uma derrogação temporária da meta relativa aos autocarros urbanos. Esta isenção deve cessar até 2035.***

## **Alteração 29**

### **Proposta de regulamento Considerando 27-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***27-B) Os autocarros com entrada rebaixada registados apenas na classe II destinam-se a operações interurbanas e podem ser claramente identificados. Tendo em conta o seu perfil de exploração interurbano, não devem estar sujeitos à obrigação de emissões nulas aplicável aos autocarros urbanos. Em vez disso, os veículos de classe II com entrada rebaixada devem ser tratados como os veículos e autocarros interurbanos com piso elevado.***

## **Alteração 30**

### **Proposta de regulamento Considerando 28**

*Texto da Comissão*

28) O fator «com nível nulo **ou baixo de emissões**» deve aplicar-se pela última vez no período de referência do ano de 2029, uma vez que, após essa data, já não é considerado incentivo necessário para promover a entrada no mercado de veículos com nível nulo de emissões.

*Alteração*

28) O fator «com nível nulo» deve aplicar-se pela última vez no período de referência do ano de 2029, uma vez que, após essa data, já não é considerado incentivo necessário para promover a entrada no mercado de veículos com nível nulo de emissões.

### **Alteração 31**

#### **Proposta de regulamento Considerando 30**

*Texto da Comissão*

30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas.

*Alteração*

30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas, ***bem como transferir veículos existentes que tenham sido reconvertidos em veículos com nível nulo de emissões. A reconversão de veículos existentes representa uma grande oportunidade para acelerar a transição para uma mobilidade com emissões nulas de uma forma eficiente em termos de custos e de recursos.***

### **Alteração 32**

#### **Proposta de regulamento Considerando 32**

*Texto da Comissão*

32) O atual sistema de créditos e débitos de emissões plurianuais deve ser prorrogado até 2039, uma vez que os objetivos de redução continuam a reforçar-se entre 2030 e 2040 e exige um

*Alteração*

32) O atual sistema de créditos e débitos de emissões plurianuais deve ser prorrogado até 2039, uma vez que os objetivos de redução continuam a reforçar-se entre 2030 e 2040 e exige um

desenvolvimento técnico prospetivo por parte dos fabricantes durante esse período.

desenvolvimento técnico prospetivo por parte dos fabricantes durante esse período.

*Contudo, os fabricantes devem eliminar todos os débitos de emissões remanescentes nos anos de 2029, 2034 e 2039, e os créditos de emissão que não forem utilizados no prazo de cinco anos após terem sido constituídos devem expirar automaticamente, de modo a evitar permanecer numa baixa ambição.*

### Alteração 33

#### Proposta de regulamento Considerando 38-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*38-A) A adoção pelo mercado de veículos pesados com nível nulo de emissões depende de uma série de fatores, nomeadamente os progressos realizados na implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento, aspetos que visam facilitar uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade rodoviária com emissões nulas, bem como outras medidas regulamentares para incentivar a atualização desses veículos. Esses elementos devem ser cuidadosamente avaliados no âmbito da revisão. A fim de promover a adoção de veículos mais eficientes, a Comissão deve igualmente investigar, no âmbito da revisão, as consequências da fixação de limiares mínimos de eficiência energética aplicáveis aos novos veículos pesados com nível nulo de emissões colocados no mercado da União.*

### Alteração 34

#### Proposta de regulamento Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1

*Texto da Comissão*

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados novos, contribuindo para o cumprimento **da meta da União de redução das emissões de gases com efeito de estufa na UE, como estabelecido** no Regulamento (UE) 2018/842 <sup>(16)</sup>, **para a consecução** dos objetivos do Acordo de Paris <sup>(17)</sup> e para garantir o bom funcionamento do mercado interno.

---

<sup>16</sup> Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

<sup>17</sup> JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

### **Alteração 35**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea c-A) (nova)**

*Alteração*

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados novos, contribuindo para o cumprimento **do objetivo de neutralidade climática da União e das respetivas metas climáticas intermédias da União, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119<sup>16-A</sup>, das metas dos Estados-Membros estabelecidas** no Regulamento (UE) 2018/842 <sup>(16)</sup> e dos objetivos do Acordo de Paris <sup>(17)</sup> e para garantir o bom funcionamento do mercado interno.

---

<sup>16</sup> Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

<sup>16-A</sup> **Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima»)** (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

<sup>17</sup> JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

*Texto em vigor*

**8)** «Subgrupo de veículos», um grupo de veículos, na aceção do anexo I, ponto 1, caracterizado por um conjunto comum e distintivo de critérios técnicos relevantes para a determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível desses veículos;

*Alteração*

**c-A) O ponto 8) passa a ter a seguinte redação:**

**«8) “Subgrupo de veículos”, um grupo de veículos, na aceção do anexo I, ponto 1, caracterizado por um conjunto comum e distintivo de critérios técnicos relevantes para a determinação das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível desses veículos, tendo em conta a atribuição de camiões pequenos e médios de massa máxima inferior a 7,4 t, conforme estabelecido no anexo I, quadro 1.1.1-A;»**

(32019R1242)

**Alteração 36**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea e)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 10

*Texto da Comissão*

e) **É suprimido** o ponto 10);

*Alteração*

e) O ponto 10) **passa a ter a seguinte redação:**

**«10) “Fabricante”, a pessoa ou entidade a que foram atribuídos os veículos matriculados num determinado período de tempo, nos termos do artigo 7.º-A;»;**

**Alteração 37**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea g)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea a)

*Texto da Comissão*

a) Veículo pesado a motor **com emissões de CO<sub>2</sub> não superiores a 5 g/(t.km) ou 5 g/(p.km), determinadas** nos termos do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400;

*Alteração*

a) **Até 31 de dezembro de 2034, um** veículo pesado a motor **sem motor de combustão interna ou com um motor de combustão interna que emita menos de 3 gCO<sub>2</sub>/(t.km) ou 1 gCo<sub>2</sub>/(p.km),<sub>2</sub>/(p.km), conforme determinado** nos termos do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/2400; **a partir de 1 de janeiro de 2015, um veículo pesado a motor sem motor de combustão interna ou com um motor de combustão interna que emita menos de 1 gCO<sub>2</sub>/(t.km) ou 1 gCO<sub>2</sub>/(p.km), conforme determinado nos termos do artigo 9.º do Regulamento (UE) 2017/400;**

**Alteração 38**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea g)**

Regulamento (UE) 2019/1242

**Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

b) Veículo pesado a motor **que preenche as condições estabelecidas no anexo I, ponto 1.1.4, do presente regulamento**, se não tiverem sido determinadas emissões de CO<sub>2</sub> nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400;

*Alteração*

b) **Até 31 de dezembro de 2034, um** veículo pesado a motor **sem motor de combustão ou com um motor de combustão que não emita mais de 3 gCO<sub>2</sub>/kWh ou 3 gCO<sub>2</sub>/km, determinado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 ou o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, respetivamente**, se não tiverem sido determinadas emissões de CO<sub>2</sub> nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400; **a partir de 1 de janeiro de 2035, um veículo pesado a motor sem motor de combustão ou com um motor de combustão que não emita mais de 1 gCO<sub>2</sub>/kWh ou 1 gCO<sub>2</sub>/km, conforme determinado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 ou o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, respetivamente, se não tiverem sido**

*determinadas emissões nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400;*

### **Alteração 39**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea g)**

Regulamento (UE) 2019/1242

**Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea b-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***b-A) Até 31 de dezembro de 2029, um veículo pesado a motor da categoria N2 de massa máxima inferior a 7,4 t sem motor de combustão interna ou com motor de combustão interna que emita menos de 3 gCO<sub>2</sub>/(t.km) determinado em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858, se não tiverem sido determinadas emissões de CO<sub>2</sub> nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400; a partir de 1 de janeiro de 2030, um veículo pesado a motor da categoria N2 de massa máxima inferior a 7,4 t sem motor de combustão interna ou com motor de combustão interna que emita menos de 1 gCO<sub>2</sub>/(t.km) determinado em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858, se não tiverem sido determinadas emissões de CO<sub>2</sub> nos termos do Regulamento (UE) 2017/2400;***

### **Alteração 40**

#### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea i)**

Regulamento (UE) 2019/1242

**Artigo 3 – parágrafo 1 – ponto 23-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***23-A) «Camião de conjunto extrapesado» ou «camião EHC», um veículo da categoria N3 adequado para utilização num conjunto de veículos e que***

*cumpra todos os seguintes critérios de conceção e construção:*

- a) Equipado com um dispositivo de engate;*
- b) Com três ou mais eixos;*
- c) Com uma potência nominal do motor mínima de 400 kW;*
- d) Concebido com uma massa máxima tecnicamente admissível do conjunto superior a 60 toneladas;*

## **Alteração 41**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 1 – parte introdutória

#### *Texto da Comissão*

1. As emissões médias de CO<sub>2</sub> da frota de veículos pesados a motor novos da União, exceto os veículos para fins especiais, veículos todo-o-terreno, veículos todo-o-terreno para fins especiais *e veículos de serviço*, devem observar as seguintes reduções percentuais, em comparação com as emissões médias de CO<sub>2</sub> do período de referência do ano de 2019:

#### *Alteração*

1. As emissões médias de CO<sub>2</sub> da frota de veículos pesados a motor novos da União, exceto os veículos para fins especiais, veículos todo-o-terreno *e* veículos todo-o-terreno para fins especiais **■**, devem observar as seguintes reduções percentuais, em comparação com as emissões médias de CO<sub>2</sub> do período de referência do ano de 2019:

## **Alteração 42**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

c) Todos os subgrupos de veículos: **65 %** nos períodos de referência dos anos 2035 a 2039;

#### *Alteração*

c) Todos os subgrupos de veículos: **70 %** nos períodos de referência dos anos 2035 a 2039;



## Alteração 43

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. Os subgrupos de veículos devem contribuir para estes objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> como se estabelece no anexo I, ponto 4.3.

#### *Alteração*

2. Os subgrupos de veículos devem contribuir para estes objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> como se estabelece no anexo I, ponto 4.3, **tendo em conta a atribuição de veículos não certificados, conforme estabelecido no anexo I, quadro 1.1.1-A.**

## Alteração 44

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 3-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

#### **Artigo 3.º-A**

**3-A. Em conformidade com o anexo I, ponto 1.1.1-A, os veículos pesados que não sejam integrados num dos subgrupos referidos no anexo I, ponto 1.1, devem ser tidos em conta para avaliar o cumprimento, pelos fabricantes, das disposições dos objetivos de redução estabelecidos no n.º 1.**

## Alteração 45

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

#### **Artigo 3.º-A-A**

*Medidas adicionais para apoiar a transição para veículos com nível nulo de emissões no mercado da União*

*Até ... [seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota um ato delegado, em conformidade com o artigo 17.º, para harmonizar as regras de homologação de veículos com motores de combustão interna convertidos em veículos com nível nulo de emissões, a fim de permitir a homologação em série. A Comissão avalia também a introdução de uma regra para o cálculo dos equivalentes de CO<sub>2</sub> dos veículos com motor de combustão convertidos em veículos com nível nulo de emissões no contexto da aplicação do presente regulamento.*

## **Alteração 46**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 3.º-A-B**

*Medidas adicionais para apoiar a procura de veículos pesados com nível nulo de emissões no mercado da União*

*Até 30 de junho de 2024, a Comissão apresenta uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para aumentar a percentagem de proprietários de veículos pesados a motor com nível nulo de emissões ou alugados por grandes operadores de frotas. A proposta deve incluir mandatos vinculativos de emissões nulas para os grandes operadores de frotas, tendo simultaneamente em conta as disparidades regionais e o nível de implantação de infraestruturas de carregamento e reabastecimento.*

## Alteração 47

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-B – n.º 2 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros podem **decidir** excluir da obrigação prevista no presente artigo uma percentagem limitada dos **autocarros urbanos** matriculados em cada período de referência, **confirmando que o propósito do veículo não pode ser igualmente assegurado por um veículo com nível nulo de emissões e que, portanto, é do interesse público matricular para o efeito um veículo cujo nível de emissões não é nulo, tendo em conta a relação custo-benefícios, em termos socioeconómicos, nas condições geomorfológicas ou meteorológicas específicas.**

#### *Alteração*

Os Estados-Membros podem **apresentar à Comissão um pedido para** excluir da obrigação prevista no presente artigo uma percentagem limitada dos **veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2**, matriculados em cada período de referência, **sempre que tal se justifique por investimentos substanciais em infraestruturas de abastecimento de biometano pelas autoridades locais, realizados ou decididos antes da data de entrada em vigor do presente regulamento, com vista a cumprir a meta do Estado-Membro nos termos da Diretiva (UE) 2019/1161. Para poderem beneficiar dessa isenção, os veículos devem ser alimentados a biometano produzido a partir de um processo virtuoso de tratamento de resíduos, como o tratamento de estrume, resíduos urbanos e águas residuais urbanas, que deve ser garantido por certificados de origem. A Comissão concede essa isenção se concluir que estão preenchidas as condições estabelecidas no presente número e no ato delegado a que se refere o segundo parágrafo. Estas isenções devem cessar até 1 de janeiro de 2035.**

## Alteração 48

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-B – n.º 2 – parágrafo 2

#### *Texto da Comissão*

A Comissão fica habilitada a adotar atos

#### *Alteração*

A Comissão fica habilitada a adotar atos

delegados, nos termos do artigo 17.º, para definir a percentagem máxima de veículos que um Estado-Membro pode excluir, bem como *a relação custo-benefícios, em termos socioeconómicos, em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas, passível de justificar a exclusão* a que se refere o parágrafo anterior.

delegados, nos termos do artigo 17.º, para definir a percentagem máxima de veículos que um Estado-Membro pode excluir, bem como *o tipo de informações que um Estado-Membro deve apresentar para obter a exclusão* a que se refere o parágrafo anterior.

## Alteração 49

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – título

#### *Texto da Comissão*

Processos de contratação pública

#### *Alteração*

*Garantir cadeias de abastecimento sustentáveis e resilientes para autocarros urbanos através de processos de contratação pública*

## Alteração 50

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes devem *basear a adjudicação dos contratos públicos* para a aquisição *ou utilização* dos veículos a que se refere o artigo 3.º-B *na proposta economicamente mais vantajosa que apresente a melhor relação qualidade/preço e* na contribuição da proposta para a segurança do fornecimento, respeitado o direito internacional aplicável.

#### *Alteração*

1. As autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes devem, *aquando da contratação* para a aquisição, *locação, aluguer ou locação-venda* dos veículos a que se refere o artigo 3.º-B *ou da respetiva infraestrutura de carregamento, ter em conta os impactos energéticos e ambientais desses veículos ao longo do seu ciclo de vida, bem como a segurança de abastecimento relacionada com esses veículos e suas peças sobressalentes. Devem fazê-lo ao incluir critérios para a sustentabilidade e* na contribuição da

proposta para a segurança do fornecimento, respeitado o direito internacional aplicável.

## **Alteração 51**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – n.º 2 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

c) Disponibilidade de peças sobresselentes essenciais para o funcionamento do equipamento objeto da proposta;

#### *Alteração*

c) Disponibilidade *atual e futura prevista* de peças sobresselentes essenciais para o funcionamento do equipamento objeto da proposta;

## **Alteração 52**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – n.º 2-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**2-A. A contribuição da proposta para a sustentabilidade é avaliada, nomeadamente, com base no seguinte:**

- a) Sustentabilidade ambiental para além dos requisitos mínimos previstos na legislação aplicável, nomeadamente no que respeita à reciclagem e ao aprovisionamento de baterias;**
- b) Eficiência energética dos veículos;**
- c) Potencial de redução da utilização de recursos naturais e materiais, por exemplo, através da reconversão dos veículos existentes em grupos motopropulsores com emissões de nível nulo de emissões.**

## **Alteração 53**

## **Proposta de regulamento**

### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. Em conformidade com o artigo 3.º-B, é atribuída ao critério de adjudicação relativo à contribuição da proposta para a segurança do fornecimento uma ponderação compreendida entre 15 % e 40 %.»;

#### *Alteração*

3. Em conformidade com o artigo 3.º-B, é atribuída ao critério de adjudicação relativo à contribuição da proposta para ***a sustentabilidade uma ponderação compreendida entre 15 % e 35 %, e é também atribuída ao critério de adjudicação relativo à contribuição da proposta para*** a segurança do fornecimento uma ponderação compreendida entre 15 % e 40 %. ***Isto sem prejuízo da aplicação do artigo 41.º, n.º 3, da Diretiva 2014/23/UE, do artigo 67.º, n.º 5, da Diretiva 2014/24/UE ou do artigo 82.º, n.º 5, da Diretiva 2014/25/UE, com vista a atribuir maior ponderação a tais critérios.***

## **Alteração 54**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – n.º 3-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***3-A. A proporção de produtos ou propostas originários de países terceiros, determinada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, não pode exceder 50 % do valor da proposta.***

## **Alteração 55**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4-A (novo)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**4-A) É aditado o seguinte artigo:**

**«Artigo 3.º-D**

***Fórum Veículos Pesados com Nível Nulo de Emissões***

***Até ... [seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento] e, posteriormente, todos os anos, a Comissão deve convocar um «Fórum Veículos Pesados com Nível Nulo de Emissões», composto por representantes de operadores de estações de carregamento públicas, operadores de redes de transporte de eletricidade, transportadores de longo curso, operadores logísticos urbanos, operadores de transportes públicos, organizações da sociedade civil e grupos de reflexão independentes, Estados-Membros e fabricantes, a fim de trabalhar em conjunto na implantação eficaz e com boa relação custo-eficácia das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento tendo em vista o objetivo acrescido de redução das emissões de CO<sub>2</sub> estabelecido no presente regulamento.»***

## **Alteração 56**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1– ponto 6 – alínea a)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 5 – n.º 1 – parágrafo 2

*Texto da Comissão*

O fator “com nível nulo ou baixo de emissões” tem em conta o número e as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante.»;

*Alteração*

O fator “com nível nulo ou baixo de emissões” tem em conta o número e as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados **da categoria N** com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante.»;

## **Alteração 57**

## Proposta de regulamento

### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6 – alínea b)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 5 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. Para os períodos de referência de 2025 a 2029, o fator “com nível nulo ou baixo de emissões” é determinado com base num valor de referência de **2 %**, de acordo com o anexo I, ponto 2.3.2.»;

#### *Alteração*

3. Para os períodos de referência de 2025 a 2029, o fator “com nível nulo ou baixo de emissões” **só tem em conta o número e as emissões de CO<sub>2</sub> de todos os veículos pesados de emissões nulas da categoria N da frota do fabricante e é** determinado com base num valor de referência de **8 %**, de acordo com o anexo I, ponto 2.3.2.»;

## Alteração 58

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 8

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 6-A – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

c) Transferências de veículos com nível nulo de emissões entre fabricantes que não pertencem a um grupo de fabricantes ligados: o número de veículos com nível nulo de emissões transferidos para um fabricante não excede 5 % dos veículos pesados novos desse fabricante matriculados no período de referência em causa.

#### *Alteração*

c) Transferências de veículos com nível nulo de emissões entre fabricantes que não pertencem a um grupo de fabricantes ligados, **ou transferências de veículos existentes que tenham sido reconvertidos em veículos com nível nulo de emissões**: o número de veículos com nível nulo de emissões transferidos para um fabricante não excede 5 % dos veículos pesados novos desse fabricante matriculados no período de referência em causa.

## Alteração 59

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea b-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 7 – n.º 1 – parágrafo 2



*Texto em vigor*

*Alteração*

Podem ser constituídos créditos de emissões nos períodos de referência dos anos 2019 a **2029**. No entanto, os créditos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2019 a 2024 só podem ser tidos em conta para determinar a conformidade do fabricante com o objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> do período de referência do ano de 2025.

***b-A) No n.º 1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:***

«Podem ser constituídos créditos de emissões nos períodos de referência dos anos 2019 a **2039, os quais só serão tidos em conta para efeitos de determinação do cumprimento, pelo fabricante, do objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> de qualquer um dos cinco anos seguintes ao ano em que foram constituídos**. No entanto, **sempre que** os créditos de emissões **tenham sido** constituídos nos períodos de referência dos anos 2019 a 2024, só podem ser tidos em conta para determinar a conformidade do fabricante com o objetivo específico de emissões de CO<sub>2</sub> do período de referência do ano de 2025.»

(32019R1242)

## **Alteração 60**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea d)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 7 – n.º 1 – parágrafo 4

*Texto da Comissão*

Os eventuais **créditos de emissões e** débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam de um período de referência para o período de referência subsequente. No entanto, os eventuais débitos de emissões remanescentes nos períodos de referência dos anos de 2029, 2034 e 2039 devem ser eliminados.»;

*Alteração*

Os eventuais débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam de um período de referência para o período de referência subsequente. No entanto, os eventuais débitos de emissões remanescentes nos períodos de referência dos anos de 2029, 2034 e 2039 devem ser eliminados.»;

## **Alteração 61**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16**

Regulamento (UE) 2019/1242  
Artigo 13-C – n.º 1 – parágrafo 2

*Texto da Comissão*

O registo é público, com exceção das entradas de dados enumeradas no anexo V, ponto 3.2.2.

*Alteração*

O registo é público, com exceção das entradas de dados enumeradas no anexo V, ponto 3.2.

*Justificação*

*Correção redacional.*

## **Alteração 62**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 17**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 14 – n.º 1 – alínea a)

*Texto da Comissão*

a) Critérios de definição dos subgrupos de veículos estabelecidos no ponto 1.1;

*Alteração*

a) Critérios de definição dos subgrupos de veículos estabelecidos no ponto 1.1, ***incluindo o aditamento de subgrupos separados para os camiões de conjunto extrapesados;***

## **Alteração 63**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – parágrafo 1

*Texto da Comissão*

***Em 2028***, incumbe à Comissão avaliar a eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.

*Alteração*

***1.*** Incumbe à Comissão avaliar, ***até 31 de dezembro de 2027***, a eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação. ***Nesse relatório, a Comissão Europeia avalia, nomeadamente:***

- i) o número de matrículas de veículos pesados com nível nulo de emissões nos Estados-Membros,*
- ii) o progresso realizado na criação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento adequadas a veículos pesados nos Estados-Membros,*
- iii) estritamente para efeitos do presente regulamento, considerações sobre os veículos pesados e conjuntos de veículos que tenham em conta os pesos e as dimensões aplicáveis no transporte nacional, por exemplo, os conceitos modulares e intermodais, avaliando simultaneamente eventuais aspetos de segurança e eficiência do transporte, os efeitos intermodais, ambientais, infraestruturais e de ricochete, bem como a situação geográfica dos Estados-Membros,*
- iv) os impactos no emprego, especialmente nas microempresas e nas pequenas e médias empresas (PME), a eficácia das medidas de apoio à reconversão e à melhoria das competências da mão de obra e a importância de uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade rodoviária com nível nulo de emissões,*
- v) a questão de saber se a manutenção da isenção aplicável aos fabricantes que produzem um número reduzido de veículos, prevista no artigo 6.º-B do presente regulamento, ainda se justifica tendo em vista um equilíbrio entre as emissões e remoções de gases com efeito de estufa à escala da União em todos os setores, na União, até 2050, o mais tardar, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119,*
- vi) os impactos da fixação de limiares mínimos de eficiência energética para os veículos pesados novos com nível nulo de emissões colocados no mercado da União,*
- vii) os impactos de assegurar que os*

*veículos para fins especiais, veículos todo-o-terreno e veículos todo-o-terreno para fins especiais sejam sujeitos a objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>,  
viii) uma avaliação do nível da taxa sobre as emissões de CO<sub>2</sub> excedentárias para assegurar que excede os custos marginais médios das tecnologias necessárias para o cumprimento dos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub>.*

## **Alteração 64**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – n.º 1-A (novo) – alínea ix)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*ix) O relatório que avalia a possibilidade de criar uma metodologia comum da União para a avaliação e comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO<sub>2</sub>, ao longo do ciclo de vida dos veículos pesados novos, colocados no mercado da União, a que se refere o n.º 2.*

## **Alteração 65**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – n.º 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*2-A. A Comissão deve, até 31 de dezembro de 2026, avaliar a possibilidade de criar uma metodologia comum da União para a avaliação e comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO<sub>2</sub>, ao longo do ciclo de vida dos veículos pesados novos, colocados no mercado da União. A Comissão apresenta esse relatório ao Parlamento Europeu e*

*ao Conselho.*

## **Alteração 66**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – n.º 2-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-B.** *No âmbito do relatório a que se refere o n.º 1, a Comissão avalia se a criação de novos subgrupos para camiões EHC conduziu a um aumento indevido da potência nominal do motor. Se concluir que a totalidade ou uma parte das potências do motor comunicadas foram indevidamente aumentadas, a Comissão adota, em conformidade com o artigo 17.º, um ato delegado para corrigir os critérios estabelecidos no artigo 3.º, primeiro parágrafo, ponto 24).*

## **Alteração 67**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea a)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

«O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento].»;

«O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, **n.º 2, o artigo 3.º-E**, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, o artigo 14.º, n.º 1, **e o artigo 15.º, n.º 3**, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento].»;

## Alteração 68

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea b)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

«A delegação de poderes a que se referem o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.»;

#### *Alteração*

«A delegação de poderes a que se referem o **artigo 3.º-B, n.º 2, o artigo 3.º-E, o** artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, o artigo 14.º, n.º 1, **e o artigo 15.º, n.º 3,** pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.»;

## Alteração 69

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea c)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17 – n.º 6

#### *Texto da Comissão*

c) No n.º 6, o texto «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, e do artigo 14.º, n.º 1» passa a ter a seguinte redação: «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, do artigo 13.º-C, n.º 3, do artigo 13.º-D, n.º 2, do artigo 13.º-F, n.º 2, e do artigo 14.º, n.º 1»;

#### *Alteração*

c) No n.º 6, o texto «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, e do artigo 14.º, n.º 1» passa a ter a seguinte redação: «**do artigo 3.º-B, n.º 2, do artigo 3.º-E, do** artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, do artigo 13.º-C, n.º 3, do artigo 13.º-D, n.º 2, do artigo 13.º-F, n.º 2, do artigo 14.º, n.º 1, **e do artigo 15.º, n.º 3;**»

## Alteração 70

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 1 – ponto 1.1.1

#### *Texto da Comissão*

1.1.1 Para os veículos da categoria N, o subgrupo sg é definido do seguinte modo:

Grupo de veículos segundo o anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400	Veículo de serviço na aceção do artigo 3.º, ponto 9), do presente regulamento	Tipo de cabina	Potência do motor	Autonomia (OR)	Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento
53	Não	Todos			53
54	Não	Todos			54
1s	Não	Todos			1s
1	Não	Todos			1
2	Não	Todos			2
3	Não	Todos			3
4	Não	Todos	< 170 kW	Todos	4-UD
	Não	Cabina curta	≥ 170 kW	Todos	4-RD
	Não	Cabina-cabina	≥ 170 kW e < 265 kW		
	Não	Cabina-cabina	≥ 265 kW	< 350 km	
	Não	Cabina-cabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Não	Cabina curta	Todos	Todos	9-RD
	Não	Cabina-cabina	Todos	< 350 km	
	Não	Cabina-cabina	Todos	≥ 350 km	9-LH
5	Não	Cabina curta	Todos	Todos	5-RD
	Não	Cabina-cabina	< 265 kW		
	Não	Cabina-cabina	≥ 265 kW	< 350 km	
	Não	Cabina-cabina	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Não	Cabina curta	Todos	Todos	10-RD

	Não	Cabina-ca ma	Todos	< 350 km	
	Não	Cabina-ca ma	Todos	≥ 350 km	10-LH
11	Não	Todos			11
12	Não	Todos			12
16	Não	Todos			16

### Alteração

1.1.1 Para os veículos da categoria N, o subgrupo sg é definido do seguinte modo:

Grupo de veículos segundo o anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400	Veículo de serviço na aceção do artigo 3.º, ponto 9), do presente regulamento	Tipo de cabina	Potência do motor	Autonomia (OR)	Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento
53	Não	Todos			53
54	Não	Todos			54
1s	Não	Todos			1s
1	Não	Todos			1
2	Não	Todos			2
3	Não	Todos			3
4	Não	Todos	< 170 kW	Todos	4-UD
	Não	Cabina curta	≥ 170 kW	Todos	4-RD
	Não	Cabina-ca ma	≥ 170 kW e < 265 kW		
	Não	Cabina-ca ma	≥ 265 kW	< 350 km	
	Não	Cabina-ca ma	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	<b>Sim</b>	<b>Todos</b>			<b>4v</b>
9	Não	Cabina curta	Todos	Todos	9-RD
	Não	Cabina-ca ma	Todos	< 350 km	



	Não	Cabina-ca ma	Todos	$\geq 350$ km	9-LH
	<b>Sim</b>	<b>Todos</b>			<b>9v</b>
5	Não	Cabina curta	Todos	Todos	5-RD
	Não	Cabina-ca ma	$< 265$ kW		
	Não	Cabina-ca ma	$\geq 265$ kW	$< 350$ km	
	Não	Cabina-ca ma	$\geq 265$ kW	$\geq 350$ km	5-LH
	<b>Sim</b>	<b>Todos</b>			<b>5v</b>
10	Não	Cabina curta	Todos	Todos	10-RD
	Não	Cabina-ca ma	Todos	$< 350$ km	
	Não	Cabina-ca ma	Todos	$\geq 350$ km	10-LH
	<b>Sim</b>	<b>Todos</b>			<b>10v</b>
11	<b>Todos</b>				11
12	<b>Todos</b>				12
16	<b>Todos</b>				16

## Alteração 71

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 1 – subponto 1.1.1 – subponto 1.1.1-A (novo)

<i>Texto da Comissão</i>	
<i>Alteração</i>	
<b>1.1.1-A Atribuição de camiões pequenos e médios da categoria N2 de massa máxima inferior a 7,4 t, cujas emissões de CO<sub>2</sub> tenham sido determinadas nos termos do Regulamento (UE) 2018/858</b>	
<b>Características do veículo</b>	<b>Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento</b>
<b>Categoria N2, de massa máxima em carga tecnicamente admissível <math>\leq 7,4</math> t</b>	<b>53</b>

## Alteração 72

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 1 – subponto 1.1.2

<i>Texto da Comissão</i>	
1.1.2 Para os veículos da categoria M, o subgrupo sg é definido do seguinte modo:	
Grupo de veículos segundo o anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400	Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE

<i>Alteração</i>	
1.1.2 Para os veículos da categoria M, o subgrupo sg é definido do seguinte modo:	
Grupo de veículos segundo o anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400	Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD

32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

### Alteração 73

#### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – subponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

x é **0,02**

x é **0,08**

### Alteração 74

#### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – subponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 2 – subparágrafo 1 – parte introdutória

*Texto da Comissão*

*Alteração*

$V_{in}$  é o número total de veículos pesados com nível nulo **ou baixo** de emissões matriculados pela primeira vez nos subgrupos sg 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, **sendo cada um deles contabilizado como ZLEVspecific de acordo com a seguinte fórmula:**

$V_{in}$  é o número total de veículos pesados com nível nulo de emissões matriculados pela primeira vez nos subgrupos sg 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH

## Alteração 75

### Proposta de regulamento

Anexo I – ponto 2 – subponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 2 – subparágrafo 1 – subparágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$

*Suprimido*

## Alteração 76

### Proposta de regulamento

Anexo I – ponto 2 – subponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 2 – subparágrafo 2 – subparágrafo 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*CO<sub>2,v</sub> são as emissões específicas de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo pesado com nível nulo ou baixo de emissões v, determinadas de acordo com o ponto 2.1;*

*Suprimido*

## Alteração 77

### Proposta de regulamento

Anexo I – ponto 2 – subponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 2 – subparágrafo 2 – subparágrafo 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*LET<sub>sg</sub> é o limiar do nível baixo de emissões do subgrupo de veículos sg ao qual o veículo v pertence, tal como definido no ponto 2.3.4;*

*Suprimido*

## Alteração 78

### Proposta de regulamento

Anexo I – ponto 2 – subponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 2 – subparágrafo 2 – subparágrafo 3

*Texto da Comissão*

*Alteração*

V<sub>out</sub> é o número total dos veículos pesados

V<sub>out</sub> é o número total dos veículos pesados

com nível nulo de emissões, matriculados pela primeira vez, que não estão nos subgrupos referidos na definição de  $V_{in}$ , com o valor máximo de  $0,035 V_{total}$ ;

com nível nulo de emissões *da categoria N*, matriculados pela primeira vez, que não estão nos subgrupos referidos na definição de  $V_{in}$ , com o valor máximo de  $0,035 V_{total}$ ;

## Alteração 79

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – subponto 4.2

<i>Texto da Comissão</i>			
4.2. Subgrupos de veículos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO <sub>2</sub> e dos objetivos específicos de emissões dos fabricantes			
Os seguintes subgrupos <i>sg</i> são incluídos no cálculo das emissões específicas de CO <sub>2</sub> $CO_2(X)$ , dos objetivos específicos de emissões, $T(X)$ , e da trajetória de emissões de CO <sub>2</sub> , $ET(X)_Y$ :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupos de veículos sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea a)	subgrupos de veículos de transporte de mercadorias sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d), e do artigo 3.º-A, n.º 3	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d)	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos «veículo com nível nulo de emissões» nos termos do artigo 3.º-B
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Todos os subgrupos de veículos referidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE, 39-FE

<i>Alteração</i>
4.2. Subgrupos de veículos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO <sub>2</sub> e

dos objetivos específicos de emissões dos fabricantes			
Os seguintes subgrupos <i>sg</i> são incluídos no cálculo das emissões específicas de CO <sub>2</sub> $CO_2(X)$ , dos objetivos específicos de emissões, $T(X)$ , e da trajetória de emissões de CO <sub>2</sub> , $ET(X)_Y$ :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupos de veículos sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea a)	subgrupos de veículos de transporte de mercadorias sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d), e do artigo 3.º-A, n.º 3	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d)	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos «veículo com nível nulo de emissões» nos termos do artigo 3.º-B
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	Todos os subgrupos de veículos referidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.3.	<b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3, 34-DD	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE e 39-FE

## Alteração 80

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – subponto 4.3 – subponto 4.3.1

<i>Texto da Comissão</i>					
4.3.1 Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo <i>sg</i> , nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos de redução das emissões de CO <sub>2</sub> , $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$ , nos termos do artigo 3.º-A:					
Objetivos de redução das emissões de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$					
Subgrupos <i>sg</i>	Período do referência dos anos				
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	A partir de 2040
Camiões médios	53, 54	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %

Camiões pesados > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Camiões pesados > 16 t com configuração de eixos 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	15 %	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Camiões pesados > 16 t com configurações de eixos especiais	11, 12, 16	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Autocarros de turismo ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD		<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Veículos primários de autocarros de turismo ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0	<b>43 %</b>	<b>64 %</b>	90 %
Reboques		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semirreboques		0	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>	<b>15 %</b>

### Alteração

4.3.1 Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo sg, nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>,  $rf_{sg}$  e  $rfp_{sg}$ , nos termos do artigo 3.º-A:

Objetivos de redução das emissões de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$					
Subgrupos sg		Período do referência dos anos			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	A partir de 2040
Camiões médios	53, 54	0	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %
Camiões pesados > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %
Camiões pesados	4-UD, 4-RD,	15 %	<b>44 %</b>	<b>70 %</b>	90 %

> 16 t com configuração de eixos 4x2 e 6x4	4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH				
<i>Veículos de serviço e</i> camiões pesados > 16 t com configurações de eixos especiais	<i>4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16</i>	0	<i>44 %</i>	<i>70 %</i>	90 %
Autocarros de turismo <i>e autocarros interurbanos</i> (rfsg)	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	<i>44 %</i>	<i>70 %</i>	90 %
Veículos primários de autocarros de turismo <i>e interurbanos</i> (rfpsg)	<i>31-L2, 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD</i>	0	<i>44 %</i>	<i>70 %</i>	90 %
Reboques	<i>421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633</i>	0	<i>7,5 %</i>	<i>7,5 %</i>	<i>7,5 %</i>
Semirreboques	<i>111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122,</i>		<i>12,5 %</i>	<i>12,5 %</i>	<i>12,5 %</i>



	122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0			
--	--	---	--	--	--

## Alteração 81

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – subponto 4.3. – subponto 4.3.2.

<i>Texto da Comissão</i>					
Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo <i>sg</i> , nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos «veículo com nível nulo de emissões», <i>zevMsg</i> , previstos no artigo 3.º-B:					
Percentagens de veículos com nível nulo de emissões <i>zevMsg</i>					
Subgrupos <i>sg</i>	Período do referência dos anos				
		Antes de 2030	2030-2034	2035-2039	A partir de 2040
Autocarros pesados urbanos	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2, 33-L2</b>	0	100 %	100 %	100 %

<i>Alteração</i>					
Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo <i>sg</i> , nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos «veículo com nível nulo de emissões», <i>zevMsg</i> , previstos no artigo 3.º-B:					
Os seguintes subgrupos <i>sg</i> são incluídos no cálculo das emissões específicas de CO <sub>2</sub> <i>CO2(X)</i> , dos objetivos específicos de emissões, <i>T(X)</i> , e da trajetória de emissões de CO <sub>2</sub> , <i>ET(X)Y</i> :					
Percentagens de veículos com nível nulo de emissões <i>zevMsg</i>					
Percentagens de veículos com nível nulo de emissões <i>zevMsg</i>	Período do referência dos anos				
		Antes de 2030	2030-2034	2035-2039	A partir de 2040
Autocarros pesados	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD,	0	100 %	100 %	100 %

urbanos	35-FE e 39-FE				
---------	---------------	--	--	--	--

## Alteração 82

### Proposta de regulamento

#### Anexo III – ponto 1 – parágrafo 2

##### *Texto da Comissão*

são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do **veículo primário do** veículo pesado novo v, determinadas para o perfil de exploração *mp* e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B;

##### *Alteração*

são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo pesado novo v, determinadas para o perfil de exploração *mp* e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B;

##### *Justificação*

*A presente alteração corrige um erro: a definição do CO<sub>2v,mp</sub> do anexo III deve referir-se unicamente ao veículo completado. As emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos primários não são corrigidas em função do número de passageiros, dado que todos os veículos primários de um determinado subgrupo são simulados com o mesmo número de passageiros. Isto também decorre das definições do CO<sub>2p,v,mp</sub> no anexo I, ponto 2.1, que não remete para o anexo III para uma correção.*

## Alteração 83

### Proposta de regulamento

#### Anexo IV

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo IV – parte A – parágrafo 1 – alínea n-A) (nova)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***n-A) A massa máxima tecnicamente admissível do conjunto de um camião da categoria N3 num conjunto extrapesado a que se refere o artigo 3.º, ponto 24), especificada na entrada 16.4 do certificado de conformidade ou no certificado de homologação de veículo individual;***

## **Alteração 84**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo IV**

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo IV – parte A – parágrafo 1 – alínea n-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***n-B) Potência útil máxima do motor, conforme especificado na entrada 27.1 do certificado de conformidade ou do certificado de homologação de veículos individuais;***

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A proposta da Comissão Europeia de rever e reforçar as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados novos (HDV) é um dos pilares do pacote Objetivo 55. Esta nova regulamentação é essencial para alcançar o nosso objetivo de neutralidade climática até 2050, o mais tardar, reduzir a poluição atmosférica e proteger a saúde dos europeus, bem como inovar para manter a liderança da indústria europeia no mercado dos HDV, diminuindo simultaneamente os custos operacionais dos transportes.

O relator pretende destacar os seguintes elementos:

### **1/ Combater as alterações climáticas, reduzir a poluição atmosférica e melhorar a saúde dos nossos concidadãos**

A emergência climática é um facto irrefutável. As suas consequências, nomeadamente as secas, as ondas de calor, os incêndios e as cheias, já estão a afetar de forma dramática a Europa e o resto do mundo. O PIAC reiterou recentemente que, se não tomarmos medidas urgentes e ambiciosas para combater as alterações climáticas, a própria sobrevivência da humanidade estará ameaçada. A União Europeia está empenhada em alcançar a neutralidade climática o mais rapidamente possível e, o mais tardar, até 2050. Nenhum setor, e muito menos o dos transportes, cujas emissões não cessam de aumentar, pode eximir-se desta responsabilidade imperativa e coletiva.

Os veículos pesados, ou seja, os veículos rodoviários com mais de 3,5 toneladas e que transportam mercadorias ou passageiros, embora representem apenas 2 % dos veículos em circulação na UE, são responsáveis por 28 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte rodoviário, ou seja, mais de 6 % das emissões totais da UE. Esta percentagem é superior à do transporte aéreo!

Não há dúvidas de que a União terá de promover estratégias de redução das distâncias percorridas pelas mercadorias, assim como acelerar a transferência modal para o transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias. Contudo, dado que a vida útil média de um camião é de 18 anos e que se prevê que o transporte rodoviário continue a aumentar, é imperativo que os novos HDV colocados no mercado sejam veículos com nível nulo de emissões até 2040, o mais tardar, e que os objetivos de CO<sub>2</sub> para 2030 e 2035 sejam reforçados, a fim de cumprir a trajetória necessária de redução das nossas emissões. Caso contrário, outros setores e os cidadãos europeus terão de suportar um esforço adicional doloroso e, para alguns, impossível.

O transporte rodoviário não só agrava as alterações climáticas, como também polui o ar e prejudica a nossa saúde. Segundo a Agência Europeia do Ambiente, 97 % da população urbana europeia está exposta a concentrações de partículas finas superiores às recomendadas pela OMS. Todos os anos, na UE, cerca de 275 000 mortes prematuras são causadas por partículas finas e 64 000 por dióxido de azoto (AEA, 2022). É também por este motivo que 100 % dos autocarros colocados no mercado deverão ter um nível nulo de emissões, o mais tardar, até 2030.

O estudo de impacto da Comissão demonstra que um objetivo de redução de 100 % para

todos os veículos pesados novos colocados no mercado até 2040 não só é indispensável e benéfico para o clima, permitindo reduzir a poluição atmosférica, como também é viável do ponto de vista tecnológico e industrial.

O estudo revela ainda que tal cenário reduziria o custo da utilização destes camiões pelos transportadores, com um ganho superior a 45 000 euros por camião e por ano até 2040. Um objetivo de redução de 100 % das emissões até 2040 conduziria também a mais postos de trabalho na Europa a médio e longo prazo, em comparação com objetivos menos ambiciosos.

## **2/ Inovar e reforçar uma indústria competitiva e geradora de postos de trabalho**

A indústria europeia de HDV é líder nos mercados europeu e norte-americano. Esta situação favorável é ameaçada pela oferta chinesa de camiões e autocarros elétricos. Importa destacar que cada vez mais cidades e países estão a acelerar a transição para HDV com nível nulo de emissões. Na Europa, cidades como Copenhaga, Amesterdão, Berlim, Sófia, Riga, Estocolmo, Dublin, Bruxelas, Taline, entre outras, comprometeram-se a eletrificar a totalidade das suas frotas de autocarros. Dez países da UE já se comprometeram a avançar para 100 % de vendas de veículos com nível nulo de emissões até 2040 (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL e PT), assinando com outros 15 países (Reino Unido, Noruega, Suíça, Turquia, Canadá, Estados Unidos, etc.) o memorando mundial lançado na COP26. A Califórnia é certamente o melhor exemplo: este estado, cuja economia é uma das maiores do mundo, acaba de adotar a lei mais ambiciosa do mundo, com a venda obrigatória de todos os HDV com nível nulo de emissões a partir de 2036.

Esta dinâmica impulsionará o mercado de veículos com nível nulo de emissões e os grupos europeus presentes nos Estados Unidos terão forçosamente de acelerar a transição para novos HDV elétricos e a hidrogénio.

A União Europeia não pode ficar para trás. As tecnologias já estão disponíveis. Os maiores fabricantes comprometeram-se a descarbonizar as suas frotas até 2040 e têm objetivos para 2030 e 2035 mais ambiciosos do que os que foram propostos pela Comissão.

Como já foi referido, as propostas da Comissão Europeia não cumprem os objetivos climáticos a que nos propusemos, representando, inclusivamente, um retrocesso em relação à avaliação de impacto. Ainda por cima, não acompanham as ambições do mercado. Por conseguinte, o nosso relatório propõe objetivos realistas do ponto de vista tecnológico e industrial, para proteger o clima, reduzir os custos operacionais do transporte rodoviário e reforçar a liderança no mercado dos fabricantes europeus.

## **3/ Estabelecer um quadro jurídico claro para o transporte rodoviário com emissões nulas de 100 %**

A indústria europeia já assumiu muitos compromissos e iniciou a transição para emissões nulas. De um modo geral, está pronta a realizar os esforços e os investimentos necessários. No entanto, é absolutamente necessário um quadro jurídico claro e estável, com objetivos precisos a curto, médio e longo prazo, sem ambiguidades quanto às tecnologias de emissões nulas ou ao resultado final – os novos autocarros no mercado europeu terão emissões nulas

até 2030 e os novos camiões até 2040.

Pretendemos igualmente assegurar que dispomos de um ecossistema conducente à descarbonização do setor.

Mais de um em cada quatro autocarros vendidos já é elétrico. A fim de alcançar o objetivo de 100 % de autocarros com nível nulo de emissões no mercado até 2030, o relatório propõe reforçar os critérios de segurança do fornecimento nos contratos públicos, acrescentando critérios de sustentabilidade, promovendo assim autocarros de elevada qualidade e favorecendo os autocarros elétricos fabricados na Europa. Ao aumentar a concentração da oferta europeia de autocarros, reduzimos igualmente os custos de produção e aquisição para as autoridades locais.

Estão disponíveis muitas oportunidades de financiamento da UE para acompanhar a transição do setor, como o Fundo de Coesão, as restantes dotações do Mecanismo de Recuperação e Resiliência ou o novo Fundo Social para o Clima. Podemos e devemos incentivar os Estados-Membros a investirem ainda mais em transportes coletivos com nível nulo de emissões e as comunidades a unirem esforços para realizar aquisições conjuntas.

Por razões de coerência e para garantir maior segurança às partes interessadas do setor, o relatório procura alargar os objetivos em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> aos veículos profissionais e aos camiões pequenos com menos de 5 toneladas, para não deixar 20 % das vendas de camiões fora das obrigações de redução de CO<sub>2</sub>. Do mesmo modo, o relatório incentiva a reconversão.

No entanto, embora seja necessário iniciar urgentemente a transição para veículos com nível nulo de emissões, há um pequeno conjunto de modelos de veículos que continuará isento, designadamente determinados tratores utilizados no setor agrícola ou florestal ou veículos para atividades essenciais de segurança e proteção, que, nesta fase, são mais difíceis de substituir por veículos com nível nulo de emissões. Esta isenção terá de ser reavaliada durante a revisão prevista para 2028, em especial tendo em conta o objetivo da Europa de alcançar a neutralidade climática até 2050, o mais tardar.

Por último, é necessário voltar a uma definição rigorosa e clara do que é um veículo com nível nulo de emissões, a fim de não comprometer o progresso tecnológico e de recompensar aqueles que cumprem os seus compromissos.

#### **4/ Fórum sobre «veículos pesados com nível nulo de emissões» para assegurar a disponibilidade de infraestruturas de carregamento**

A transição para emissões nulas deve ser acompanhada da criação de uma rede de carregamento eficiente e suficientemente densa. No entanto, importa não esquecer que, em 2030, mesmo com um objetivo muito ambicioso em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, menos de 10 % dos camiões serão movidos a eletricidade e a hidrogénio.

Todavia, temos em conta as preocupações dos fabricantes quanto à necessidade de criar rapidamente esta rede de carregamento e de reabastecimento. Por conseguinte, o relatório propõe que, logo após a entrada em vigor do regulamento, a Comissão Europeia crie um

fórum sobre veículos pesados com emissões nulas, que reúna fabricantes, operadores de pontos de carregamento públicos, operadores de eletricidade, transportadores, operadores logísticos, operadores de transportes públicos, a sociedade civil e os Estados-Membros. O fórum permitirá a realização de consultas para garantir que as infraestruturas de carregamento estejam disponíveis e acessíveis a custos comportáveis. Proporcionará igualmente um diálogo construtivo tendo em vista a revisão do Regulamento AFIR em 2026, a fim de alinhar os objetivos do AFIR pelas novas normas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> para veículos pesados.

O Parlamento tem uma enorme responsabilidade na definição das regras relativas às emissões de CO<sub>2</sub> para os camiões: tem de demonstrar que a luta contra as alterações climáticas e a poluição atmosférica é uma alavanca para a inovação e a afirmação da indústria europeia enquanto líder do mercado. Enquanto a China e os Estados Unidos se defrontam numa batalha industrial, a União Europeia não pode parar a meio desta revolução, já em curso, para um futuro sem emissões.

## ANEXO: LISTA DE ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM O RELATOR RECEBEU CONTRIBUTOS

A seguinte lista é elaborada a título meramente facultativo, sob a responsabilidade exclusiva do relator. O relator recebeu contributos das seguintes entidades para a elaboração do presente relatório:

<b>Entidade e/ou pessoa</b>
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group



13.10.2023

## **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 que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Relatora de parecer: Miapetra Kumpula-Natri

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

A relatora apoia muitos elementos da proposta da Comissão de revisão do regulamento relativo às normas de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados, tais como o alargamento do seu âmbito de aplicação para abranger os camiões mais pequenos, os autocarros de longo curso e os reboques. O objetivo de emissões nulas para os novos autocarros urbanos na UE a partir de 2030 é também uma proposta bem acolhida. Afinal, o setor dos transportes rodoviários representa um quinto das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) da UE e é uma das principais causas de poluição atmosférica nas cidades.

A relatora concorda com o objetivo ambicioso de 90 % para todos os subgrupos de veículos para os períodos de referência a partir de 2040 e considera que o objetivo dá um sinal claro aos mercados de que a União Europeia está a avançar para um futuro de normas de emissões nulas. Tal beneficia os fabricantes, os compradores e, sobretudo, os cidadãos que são atualmente afetados pelas emissões provenientes do setor dos transportes. Ao mesmo tempo, é dada aos fabricantes margem de manobra suficiente para respeitarem o novo regulamento. No entanto, a relatora propõe novas normas mais rigorosas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados para os períodos de referência de 2035 a 2039, reforçando o objetivo em 10 %. A relatora considera que é importante aumentar o número de novos veículos com nível nulo de emissões para estes períodos de referência.

Além disso, propõe uma definição mais ambiciosa de veículo com nível nulo de emissões. Segundo a proposta da Comissão, um veículo com nível nulo de emissões seria autorizado a emitir até 5 g de CO<sub>2</sub>/tkm, o equivalente a 9 % das emissões de um conjunto trator/reboque

convencional. Esta licença visa permitir que os motores com duplo combustível que funcionam com uma mistura de hidrogénio e diesel sejam classificados como tendo um nível nulo de emissões. A revisão para 1 g de CO<sub>2</sub>/tkm é a abordagem regulamentar razoável, permitindo que os motores de combustão de hidrogénio monocombustível sejam classificados como tendo um nível nulo de emissões e assegurando simultaneamente que o contributo real dos motores com duplo combustível para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> seja tido devidamente em conta.

Além disso, certos «veículos de serviço», como os camiões de lixo, estão isentos dos objetivos previstos na proposta da Comissão. No entanto, as suas emissões de CO<sub>2</sub> são certificadas ao abrigo da VECTO e monitorizadas e comunicadas pelos fabricantes de veículos e pelos Estados-Membros da UE. Uma vez que os camiões de lixo operam principalmente nas cidades, também afetam significativamente a qualidade do ar urbano e geram poluição sonora indesejada. Por conseguinte, os camiões do lixo devem ser incluídos nos objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>.

Do mesmo modo, os veículos com uma massa máxima inferior a 5 toneladas incluem muitos camiões de entrega urbanos que abastecem lojas como os supermercados nas cidades, pelo que a sua descarbonização contribuirá para a melhoria da qualidade do ar urbano. Por conseguinte, os pequenos camiões também devem ser sujeitos aos mesmos objetivos em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> e ser integrados nos respetivos subgrupos, de acordo com o seu perfil de exploração, quilometragem e carga útil.

A relatora propõe que, até 2028, a Comissão proceda a uma análise exaustiva da eficácia e do impacto do regulamento e apresente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados obtidos. O relatório será acompanhado, se for caso disso, de uma proposta de revisão do regulamento. Até 2025, a Comissão Europeia, em consulta com o Comité das Alterações Climáticas, deve apresentar, por Estado-Membro, uma análise anual da situação relativamente às condições favoráveis.

Por último, a relatora considera que o cálculo das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados não tem em conta a maior eficiência energética dos conjuntos trator/reboque extrapesados, cuja massa máxima admissível é superior a 60 toneladas. Uma vez que a sua carga útil presumida é a mesma que para os veículos pesados significativamente mais pequenos dentro dos mesmos subgrupos, as suas emissões de CO<sub>2</sub> calculadas por tonelada-km não corresponderão à carga efetivamente transportada pelo conjunto extrapesado. Deve ser aplicado um fator de compensação às emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes, a fim de compensar as cargas mais elevadas transportadas por um conjunto extrapesado, tendo assim em conta a sua maior eficiência energética.

## **ALTERAÇÃO**

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 o seguinte:

## Alteração 1

### Proposta de regulamento Considerando 4

#### *Texto da Comissão*

4) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup>, a meta de neutralidade climática em todos os setores da economia até 2050. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo a nível da União de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.

---

<sup>11</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

#### *Alteração*

4) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup>, a meta de neutralidade climática em todos os setores da economia **, que deverá ser cumprida assim que possível e, o mais tardar, até 2050, e a meta de alcançar emissões negativas após essa data.** O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo a nível da União de uma redução interna das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) até 2030 de, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990. **Estabelece também que a Comissão deve envidar esforços para alinhar todas as futuras propostas legislativas e orçamentais com as metas e os objetivos estabelecidos nesse regulamento e, em caso de não alinhamento, apresentar as razões para tal como parte da avaliação de impacto que acompanha essas propostas.**

---

<sup>11</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 5

#### *Texto da Comissão*

5) Todos os setores da economia devem contribuir para essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário.

#### *Alteração*

5) Todos os setores da economia devem contribuir para essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário, ***que é o único setor na União que apresenta uma tendência de aumento das suas emissões desde a década de 1990. O transporte pesado, em especial, representa mais de um quarto das emissões de gases com efeito de estufa do transporte rodoviário na UE e mais de 6 % das emissões totais de gases com efeito de estufa na UE.***

## Alteração 3

### Proposta de regulamento Considerando 8

#### *Texto da Comissão*

8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050.

#### *Alteração*

8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050. ***É necessário adotar medidas ambiciosas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes rodoviários, mas também é preciso reduzir as emissões noutros setores, incluindo naqueles em que tal se afigura mais difícil.***

#### Alteração 4

##### Proposta de regulamento Considerando 8-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**8-A) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> para veículos pesados e a implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias desempenharão um papel fundamental na redução das emissões de toda a frota de veículos pesados, mas devem igualmente ser complementados por outras iniciativas que visem acelerar a transferência modal da estrada para a via-férrea e aumentar o transporte ferroviário de mercadorias.**

#### Alteração 5

##### Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**9-A) Os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio apresentam um forte potencial para a descarbonização de certos segmentos do setor dos transportes pesados e o seu desenvolvimento deve ser incentivado.**

#### Alteração 6

##### Proposta de regulamento Considerando 10

*Texto da Comissão*

*Alteração*

10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos

10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos

veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia.

veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e *devem ser coerentes com a disponibilidade de condições favoráveis, nomeadamente uma rede suficientemente densa de infraestruturas para combustíveis alternativos, visando* promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia. *Deve-se garantir, deste modo, que as empresas europeias mantenham uma posição de liderança no mercado mundial e contribuam para reduzir os custos de funcionamento das empresas de transporte, assegurando simultaneamente o cumprimento dos objetivos da União em matéria de clima e poluição atmosférica.*

#### Alteração 7

##### Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*10-A) A exposição à poluição atmosférica, incluindo dos transportes rodoviários, afeta fortemente a população urbana da União e está associada à morte prematura. Ao acelerar a implantação dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, o reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> contribuirá igualmente para reduzir a poluição atmosférica decorrente do transporte rodoviário.*

#### Alteração 8

##### Proposta de regulamento Considerando 11 – parágrafo 1

A Nova Estratégia Industrial atualizada<sup>14</sup> prevê a criação conjunta de vias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões.

---

<sup>14</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

A Nova Estratégia Industrial atualizada<sup>14</sup> prevê a criação conjunta de vias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões. ***Importa ainda prestar especial atenção ao impacto que esta transição terá nas PME em toda a cadeia de abastecimento.***

---

<sup>14</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Considerando 12

#### *Texto da Comissão*

12) ***Os objetivos*** para a ***frota*** da ***União*** devem ser ***completados pela*** implantação ***das*** infraestruturas de carregamento e de reabastecimento ***necessárias, tal como estabelecido na proposta da Comissão de um regulamento relativo à criação de infraestruturas para combustíveis alternativos***<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

#### *Alteração*

12) ***Vários Estados-Membros já anunciaram que irão além desses requisitos mínimos e vários fabricantes europeus de camiões criaram empresas comuns para instalar e operar redes públicas de carregamento em toda a Europa. O presente regulamento incentivará também novos investimentos nas infraestruturas de carregamento, proporcionando aos investidores a certeza de que haverá um aumento da procura. Os Estados-Membros devem igualmente ser incentivados a incluir nos seus quadros de ação nacionais revistos medidas destinadas a apoiar a implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento em depósitos, plataformas logísticas e entrepostos. Todas essas iniciativas contribuirão para a criação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias***<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

## Alteração 10

### Proposta de regulamento Considerando 12-A (novo)



*Texto da Comissão*

*Alteração*

*12-A) Além disso, a implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento é igualmente importante em locais privados, como em depósitos privados de veículos e centros logísticos, a fim de assegurar o carregamento noturno e no destino. É imperativo que nenhuma região europeia seja deixada para trás e que as disparidades regionais na implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos sejam devidamente colmatadas, especialmente em regiões menos desenvolvidas ou com necessidades e circunstâncias específicas, como as regiões rurais e escassamente povoadas, remotas e ultraperiféricas, insulares e montanhosas. Esta rede pública e privada de estações de carregamento e de reabastecimento é uma condição indispensável para que os fabricantes possam atingir os objetivos de redução de CO<sub>2</sub>.*

## **Alteração 11**

**Proposta de regulamento  
Considerando 12-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*12-B) Para competir à escala mundial, a indústria europeia deve estar pronta a enfrentar os desafios e a criar as infraestruturas adequadas. Por esse motivo, é imprescindível existir uma rede amplamente disponível e fiável de pontos de carregamento públicos para dar resposta ao crescente número de veículos elétricos na estrada.*

## **Alteração 12**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 12-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**12-C) Embora sejam necessárias normas mais ambiciosas em matéria de CO<sub>2</sub> para promover a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões do lado da oferta, estas devem ser complementadas por condições favoráveis adicionais, do lado da procura, para veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível, em especial medidas eficazes de tarifação do carbono.**

**Alteração 13**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

13) **A transição para a neutralidade climática exige** investimentos significativos nas redes elétricas, nomeadamente no reforço da potência, da resiliência e do armazenamento, bem como interligações adicionais. **No que se refere aos veículos pesados, tendo em conta o nível dos objetivos propostos em conformidade com o artigo 3.º-A para o ano de 2030, a percentagem de veículos com nível nulo de emissões na frota total de veículos em circulação e o consumo de eletricidade neste setor continuarão a ser limitados, assim como os impactos conexos na rede elétrica.**

13) **A implantação de veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio exigirá sem dúvida** investimentos significativos nas redes elétricas, nomeadamente no reforço da potência, da resiliência e do armazenamento, bem como interligações adicionais **e ajustamentos comportamentais para dar resposta às horas de maior consumo sem comprometer a segurança do fornecimento.**

**Alteração 14**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 14-A (novo)**

***14-A) O acesso à formação e à requalificação em numerosos setores, incluindo o dos veículos pesados, que tem de passar por mudanças fundamentais, é crucial para uma transição socialmente justa. A indústria dos veículos pesados tem de garantir que os trabalhadores têm acesso a oportunidades de requalificação e são incentivados a aproveitá-las, sem custos para si próprios. Para garantir uma transição justa e eficaz, é fundamental fazer o levantamento e a análise das mudanças previstas no mercado de trabalho da indústria dos veículos pesados.***

## Alteração 15

### Proposta de regulamento Considerando 15

15) Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, é impossível prever totalmente se o desenvolvimento tecnológico será suficientemente rápido de modo que as tecnologias com nível nulo de emissões pelo tubo de escape sejam viáveis em todas as utilizações ***ditas «de nicho», por exemplo*** a utilização de veículos pesados de longo curso em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas ou de autocarros e camiões para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. Atendendo ao que precede, deve prever-se uma margem no objetivo para 2040 que permita ter em conta a evolução tecnológica futura.

15) Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, é impossível prever totalmente se o desenvolvimento tecnológico será suficientemente rápido de modo que as tecnologias com nível nulo de emissões pelo tubo de escape sejam viáveis em todas as utilizações, ***incluindo*** a utilização de veículos pesados de longo curso em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas ou de autocarros e camiões para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. ***Além disso, por razões de segurança nacional e devido à sua eventual utilização para o transporte de civis em caso de evacuação, é necessário existirem autocarros disponíveis.*** Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. Atendendo ao que precede, deve prever-se uma margem

no objetivo para 2040 que permita ter em conta a evolução tecnológica futura.

## **Alteração 16**

### **Proposta de regulamento Considerando 15-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***15-A) A União Europeia tem de continuar a acelerar a redução de emissões de CO<sub>2</sub> e alcançar reduções de emissões em cada setor todos os anos. Para cumprir os objetivos ambiciosos do presente regulamento, também os biocombustíveis e os combustíveis renováveis de origem não biológica, como os derivados de hidrogénio, têm um importante papel a desempenhar na transição. A fim de preparar o terreno para veículos a hidrogénio com nível nulo de emissões e criar uma regulamentação clara e estável para a procura do mercado, importa estabelecer o objetivo ambicioso de 90 % para 2040, uma vez que atualmente apenas 1 a 2 % dos camiões vendidos são veículos elétricos a bateria.***

## **Alteração 17**

### **Proposta de regulamento Considerando 15-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***15-B) Após consulta das partes interessadas, a Comissão deverá publicar um relatório sobre o registo de veículos pesados movidos exclusivamente a combustíveis renováveis, em conformidade com a legislação e o objetivo de neutralidade climática da União. A Comissão deverá apresentar esse relatório ao Parlamento Europeu e***

*ao Conselho e incluir, se for caso disso, propostas de medidas de seguimento, nomeadamente propostas legislativas.*

## **Alteração 18**

### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 21 – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Os camiões dos conjuntos maiores, cuja massa máxima exceda 70 toneladas, são geralmente utilizados para viagens de longo curso e devem ser classificados num subgrupo específico, uma vez que o respetivo cálculo das emissões de CO<sub>2</sub> deve ser ajustado à sua característica específica, para ter em conta a sua carga útil real e o ciclo de condução correto.*

## **Alteração 19**

### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 21 – parágrafo 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Tendo em conta que, por razões técnicas, as emissões de CO<sub>2</sub> ainda não foram determinadas para certos grupos de veículos homologados, esses veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos estabelecidos no presente regulamento em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. Trata-se, por exemplo, de veículos para fins especiais, como gruas móveis, transportadores de equipamentos hidráulicos diversos ou veículos para transportar cargas excepcionais, de veículos todo-o-terreno, como certos veículos utilizados na exploração mineira, na silvicultura e na agricultura, bem como de outros veículos com configurações de eixos não normalizadas, por exemplo com mais de quatro eixos ou mais de dois eixos

Tendo em conta que, por razões técnicas, as emissões de CO<sub>2</sub> ainda não foram determinadas para certos grupos de veículos homologados, esses veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos estabelecidos no presente regulamento em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. Trata-se, por exemplo, de veículos para fins especiais, como gruas móveis, transportadores de equipamentos hidráulicos diversos ou veículos para transportar cargas excepcionais, de veículos todo-o-terreno, como certos veículos utilizados na exploração mineira, na silvicultura e na agricultura, bem como de outros veículos com configurações de eixos não normalizadas, por exemplo com mais de quatro eixos ou mais de dois eixos

motores, de autocarros pequenos, de massa máxima inferior a 7,5 t, e de camiões pequenos, de massa máxima inferior a 5 t.

motores, e de autocarros pequenos, de massa máxima inferior a 7,5 t, e de camiões pequenos, de massa máxima inferior a 5 t.

## Alteração 20

### Proposta de regulamento Considerando 21 – parágrafo 5

#### *Texto da Comissão*

Os veículos de serviço, *por exemplo os camiões de recolha do lixo*, os camiões basculantes ou os camiões-betoneira, devem continuar isentos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes.

#### *Alteração*

Os veículos de serviço, os camiões basculantes ou os camiões-betoneira, devem continuar isentos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes.

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 30

#### *Texto da Comissão*

30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas.

#### *Alteração*

30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas *e transferir veículos existentes reconvertidos em veículos com nível nulo de emissões. A reconversão de veículos existentes representa uma grande oportunidade para acelerar a transição para uma mobilidade com emissões nulas de uma forma eficiente em termos de custos e de recursos.*

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1

*Texto da Comissão*

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados novos, contribuindo para o cumprimento **da meta da União de redução das emissões de gases com efeito de estufa na UE**, como estabelecido no Regulamento (UE) 2018/842<sup>23</sup>, para a consecução dos objetivos do Acordo de Paris<sup>24</sup> e para garantir o bom funcionamento do mercado interno.

---

<sup>23</sup> Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

<sup>24</sup> JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

### **Alteração 23**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea c)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 1 – n.º 5

*Texto da Comissão*

5. Os veículos diversos dos referidos no n.º 4, matriculados para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelas forças responsáveis **pelos** manutenção da ordem pública, pelas forças armadas ou pelos serviços de emergência médica, não estão sujeitos aos objetivos de emissões de

*Alteração*

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em termos de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados novos, contribuindo para o cumprimento **do objetivo de neutralidade climática da União e das suas metas climáticas intermédias**, como estabelecido no Regulamento (UE) 2018/842<sup>23</sup>, para a consecução dos objetivos do Acordo de Paris<sup>24</sup> e para garantir o bom funcionamento do mercado interno.

---

<sup>23</sup> Regulamento (UE) 2018/842 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo às reduções anuais obrigatórias das emissões de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros entre 2021 e 2030 como contributo para a ação climática a fim de cumprir os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris e que altera o Regulamento (UE) n.º 525/2013 (JO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

<sup>24</sup> JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

*Alteração*

5. Os veículos diversos dos referidos no n.º 4, matriculados para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelas forças responsáveis **pela** manutenção da ordem pública, pelas forças armadas ou pelos serviços de emergência médica, **ou os camiões da categoria N3 dos**

CO<sub>2</sub> previstos no artigo 3.º-A se o Estado-Membro assim o indicar no processo de matrícula e de comunicação de informações, confirmando nos dados comunicados nos termos do anexo IV, parte A, que o propósito do veículo não pode ser assegurado por um veículo com nível nulo de emissões e que, portanto, é do interesse público matricular um veículo com motor de combustão para o efeito pretendido.

***grupos 11, 12 ou 16 cuja utilização seja autorizada no respetivo país de matrícula para conjuntos trator/reboque com uma massa máxima admissível superior a 70 toneladas*** não estão sujeitos aos objetivos de emissões de CO<sub>2</sub> previstos no artigo 3.º-A se o Estado-Membro assim o indicar no processo de matrícula e de comunicação de informações, confirmando nos dados comunicados nos termos do anexo IV, parte A, que o propósito do veículo não pode ser assegurado por um veículo com nível nulo de emissões e que, portanto, é do interesse público matricular um veículo com motor de combustão para o efeito pretendido.

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea i)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3 – ponto 23-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***23-A) «Combustíveis elegíveis para aplicação do FCC», biogás na aceção do artigo 2.º, ponto 28), do Regulamento (UE) 2018/2001, biocombustíveis avançados na aceção do artigo 2.º, ponto 34), do Regulamento (UE) 2018/2001 e combustíveis renováveis de origem não biológica, na aceção do artigo 2.º, ponto 36), do Regulamento (UE) 2018/2001, que cumprem os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de gases com efeito de estufa estabelecidos no artigo 29.º da Diretiva (UE) 2018/2001.***

## **Alteração 25**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea i)**



Regulamento (UE) 2019/1242  
Artigo 3 – ponto 23-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**23-B) «Fator de correção do carbono (FCC)», um fator de correção aplicado às emissões de CO<sub>2</sub> que saem pelo tubo de escape dos veículos para efeitos de avaliação da conformidade, com vista a ter em conta a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa e a percentagem de combustíveis elegíveis para aplicação do FCC, conforme definidos no artigo 3.º, ponto 24, do presente regulamento.**

## **Alteração 26**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea i)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3 – ponto 23-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**23-C) «Conjuntos extrapesados», veículos com uma massa máxima admissível superior a 60 toneladas, em comparação com a média de 40 toneladas da UE. Uma vez que a fórmula de cálculo das emissões de CO<sub>2</sub> presume uma carga útil idêntica à de veículos pesados significativamente mais pequenos, é preciso modificá-la para ter em conta a maior eficiência energética destes conjuntos extrapesados e refletir melhor as emissões reais.**

## **Alteração 27**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – parágrafo 1 – ponto 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**3-A.** *Em conformidade com o anexo I, ponto 1.1.4, os veículos pesados que não estejam integrados num dos subgrupos referidos no anexo I, ponto 1.1, devem ser tidos em conta para avaliar o cumprimento, pelos fabricantes, das disposições dos objetivos de redução estabelecidos no n.º 1.*

## **Alteração 28**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-B – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Os fabricantes dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, devem cumprir as percentagens mínimas de veículos com nível nulo de emissões na sua frota de veículos pesados novos em conformidade com o anexo I, ponto 4.3. No caso dos autocarros urbanos novos, a partir do período de referência de 2030 a percentagem de veículos com nível nulo de emissões deve ser de 100 %.

1. Os fabricantes dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, devem cumprir as percentagens mínimas de veículos com nível nulo de emissões na sua frota de veículos pesados novos em conformidade com o anexo I, ponto 4.3. No caso dos autocarros urbanos novos, a partir do período de referência de 2030 a percentagem de veículos com nível nulo de emissões deve ser de **90 % e a partir do período de referência de 2035 deve ser de 100 %**.

## **Alteração 29**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-B – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Os Estados-Membros podem decidir excluir da obrigação prevista no presente artigo uma percentagem limitada dos

Os Estados-Membros podem decidir excluir da obrigação prevista no presente artigo uma percentagem limitada dos

autocarros urbanos matriculados em cada período de referência, ***confirmando que o propósito do veículo não pode ser igualmente assegurado por um veículo com nível nulo de emissões e que, portanto, é do interesse público matricular para o efeito um veículo cujo nível de emissões não é nulo***, tendo em conta a relação custo-benefícios, em termos socioeconómicos, nas condições geomorfológicas ou meteorológicas específicas.

autocarros urbanos matriculados em cada período de referência, por ***razões*** de interesse público, tendo em conta a relação custo-benefícios, em termos socioeconómicos, nas condições geomorfológicas ou meteorológicas específicas, ***bem como por razões de segurança nacional e para responder a catástrofes naturais***.

### **Alteração 30**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C – n.º 1

#### *Texto da Comissão*

1. As autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes devem basear a adjudicação dos contratos públicos para a aquisição ou utilização dos veículos a que se refere o artigo 3.º-B na proposta economicamente mais vantajosa que apresente a melhor relação qualidade/preço e na contribuição da proposta para a segurança do fornecimento, respeitado o direito internacional aplicável.

#### *Alteração*

1. As autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes devem basear a adjudicação dos contratos públicos para a aquisição ou utilização dos veículos a que se refere o artigo 3.º-B na proposta economicamente mais vantajosa que apresente a melhor relação qualidade/preço, na contribuição da proposta para a segurança do fornecimento ***e em critérios sociais e ambientais***, respeitado o direito internacional aplicável.

### **Alteração 31**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 4 – parágrafo 1 – alínea a-A) (nova)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***a-A) No artigo 4.º, primeiro parágrafo, é aditada a seguinte alínea c):***

*«c) A aplicação do fator de correção do carbono (FCC) a partir de 2030, determinada de acordo com o anexo I, ponto 2.1.*

*O efeito do FCC deve ser limitado, para que sejam tidas em conta apenas as quantidades adicionais de combustíveis que ultrapassem o subobjetivo combinado vinculativo para biocombustíveis avançados e combustíveis renováveis de origem não biológica na percentagem de energias renováveis fornecidas ao setor dos transportes, conforme definido na Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho.*

*Deve ser estabelecido um limite para garantir que, através do fator de correção do carbono, não seja possível alcançar mais de dez pontos percentuais das metas de redução das emissões de CO<sub>2</sub> para os anos de 2030, 2035 e 2040. Por conseguinte, deve ser estabelecido um limite para os anos de 2030 a 2034, de modo que, no fator, se tenha em conta uma percentagem de até 12,5 % de combustíveis elegíveis para aplicação do FCC, na aceção do artigo 3.º do presente regulamento. Esta percentagem deve ser de até 17 % para os anos de 2035 a 2039 e de até 40 % a partir de 2040.»*

## **Alteração 32**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6 – alínea b-A) (nova)**

Regulamento (UE) 2019/1242

**Artigo 5 – n.º 3 – ponto 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*b-A) No artigo 5.º, é aditado o seguinte n.º 3-A:*

*«3-A. O fator de compensação é atribuído aos camiões N3 matriculados pela primeira vez durante o período de referência e cuja utilização tenha sido*

*autorizada nos Estados-Membros onde vigoram as massas combinadas mais elevadas aplicáveis a conjuntos extrapesados, superiores a 60 toneladas. No que diz respeito ao fator de compensação referido no presente artigo, a Comissão adota, até 31 de dezembro de 2024, um ato delegado, nos termos do artigo 17.º, para introduzir alterações na fórmula de cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> por fabricante, indicada no anexo I, ponto 2.7, a fim de compensar a maior eficiência energética dos conjuntos extrapesados e de corrigir as distorções no cálculo das suas emissões.»*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea d)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 7 – n.º 1 – parágrafo 4

#### *Texto da Comissão*

Os eventuais créditos de emissões e débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam de um período de referência para o período de referência subsequente. No entanto, os eventuais débitos de emissões remanescentes *nos períodos* de referência *dos anos* de **2029, 2034 e 2039** devem ser eliminados.

#### *Alteração*

Os eventuais créditos de emissões e débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam de um período de referência para o período de referência subsequente. No entanto, os eventuais débitos de emissões remanescentes *no período* de referência *do ano* de 2039 devem ser eliminados.

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – n.º 1 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Em **2028**, incumbe à Comissão avaliar a

#### *Alteração*

Em **2027**, incumbe à Comissão avaliar a

eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.

eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.

## **Alteração 35**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – n.º 1 – parágrafo 3 (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***O relatório deve avaliar a possibilidade de incluir no âmbito de aplicação os camiões da categoria N3 dos grupos 11, 12 e 16 que podem ser utilizados no seu país de matrícula para conjuntos trator/reboque com uma massa máxima admissível superior a 70 toneladas, desde que a forma de cálculo das emissões destes veículos tenha sido criada de modo que tenha conta as suas características específicas enquanto tratores de conjuntos pesados.***

***Até 31 de dezembro de 2025 e, posteriormente, todos os anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho informações sobre o estado das condições favoráveis à adoção pelo mercado de veículos pesados com nível nulo de emissões na União. Nesse relatório, a Comissão avalia, em particular, mas não exclusivamente, os seguintes elementos:***

***(a) O número de matrículas de veículos pesados com nível nulo de emissões nos Estados-Membros;***

***(b) A implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento adequadas para veículos pesados nos Estados-Membros;***

***(c) A aplicação de tarifação rodoviária diferenciada em função das emissões de***

*CO<sub>2</sub> nos Estados-Membros;*

*(d) O nível do preço médio das licenças de emissão ao abrigo do novo regime de comércio de licenças de emissão aplicável aos transportes rodoviários;*

*(e) Outras medidas que apoiem a adoção de veículos pesados com nível nulo de emissões.*

*Se o relatório concluir que as condições que devem favorecer a adoção, especialmente nos termos das alíneas b), c) ou d), não estão em consonância com os objetivos previstos nos artigos 3.º-A e 3.º-B do presente regulamento para os fabricantes de veículos, as conclusões do relatório devem ser tidas em conta em futuras revisões da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, da Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho e da Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.*

*O mais tardar até 31 de dezembro de 2026, a Comissão publica um relatório em que estabelece uma metodologia para a avaliação e a comunicação uniforme de dados sobre as emissões de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida dos veículos pesados colocados no mercado da União. A Comissão apresenta esse relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho e inclui, se for caso disso, propostas de medidas de seguimento, nomeadamente propostas legislativas.*

**Alteração 36**

**Proposta de regulamento  
Anexo I – ponto 1.1.4. (novo)**

<i>Texto da Comissão</i>	
<i>Alteração</i>	
<p><b>1.1.4. Os pequenos camiões novos da categoria N2 que não pertençam a nenhum dos subgrupos definidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.2 e cujas emissões de CO<sub>2</sub> ainda não tenham sido determinadas, por razões técnicas, de acordo com o Regulamento (UE) 2017/2400, mas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 e respetivas medidas de execução ou com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho e respetivas medidas de execução, são integrados nos seguintes subgrupos para efeitos do presente regulamento:</b></p>	
<i>Características do veículo</i>	<i>Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento</i>
<b><i>Categoria N; TPMLM* ≤ 5 t</i></b>	<b>53</b>

### Alteração 37

#### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 1.2.

<i>Texto da Comissão</i>		
1.2. Os veículos de serviço são definidos pelos seguintes critérios:		
Categoria de veículos	Configuração do quadro	Critérios para os veículos de serviço
N	Rígido	Utilização de um dos seguintes algarismos, enumerados no anexo I, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2018/858, para completar o código da carroçaria indicado na rubrica 38 do certificado de conformidade:  09, 10, 15, 16, <b>18</b> , 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Trator	Velocidade máxima igual ou inferior a 79 km/h
<i>Alteração</i>		



1.2. Os veículos de serviço são definidos pelos seguintes critérios:		
Categoria de veículos	Configuração do quadro	Critérios para os veículos de serviço
N	Rígido	Utilização de um dos seguintes algarismos, enumerados no anexo I, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2018/858, para completar o código da carroçaria indicado na rubrica 38 do certificado de conformidade:  09, 10, 15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31
	Trator	Velocidade máxima igual ou inferior a 79 km/h

### Alteração 38

#### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – subponto 2.1.

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo I – ponto 2.1

#### *Texto da Comissão*

#### 2.1 Cálculo das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de veículos pesados novos

As emissões específicas, em g/km, do veículo pesado novo  $v$  integrado no subgrupo  $sg$  ou do veículo primário desse veículo são calculadas do seguinte modo:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

em que:

$\sum_{mp}$  é o somatório estendido a todos os perfis de exploração  $mp$  indicados no quadro 2;

$sg$  é o subgrupo no qual o veículo pesado novo  $v$  foi integrado, nos termos do ponto 1 do presente anexo;

$W_{sg,mp}$  é a ponderação de cada perfil de exploração especificado nos pontos 2.1.1 a 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo pesado novo  $v$ ,

determinadas para o perfil de exploração  $mp$ , comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B e normalizadas nos termos do anexo III;

$CO2_{p_{v,mp}}$  são as emissões de  $CO_2$ , em g/km, do veículo primário do veículo pesado novo  $v$ , determinadas para o perfil de exploração  $mp$  e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B.

No caso dos veículos a motor com nível nulo de emissões, os valores de  $CO2_{v,mp}$  e  $CO2_{p_{v,mp}}$  são fixados em 0.

### Alteração

#### 2.1 Cálculo das emissões específicas de $CO_2$ de veículos pesados novos

As emissões específicas, em g/km, do veículo pesado novo  $v$  integrado no subgrupo  $sg$  ou do veículo primário desse veículo são calculadas do seguinte modo:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2_{p_v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{p_{v,mp}} \times (1 - CCF_i)$$

em que:

$\sum_{mp}$  é o somatório estendido a todos os perfis de exploração  $mp$  indicados no quadro 2;

$sg$  é o subgrupo no qual o veículo pesado novo  $v$  foi integrado, nos termos do ponto 1 do presente anexo;

$W_{sg,mp}$  é a ponderação de cada perfil de exploração especificado nos pontos 2.1.1 a 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  são as emissões de  $CO_2$ , em g/km, do veículo pesado novo  $v$ , determinadas para o perfil de exploração  $mp$ , comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B e normalizadas nos termos do anexo III;

$CO2_{p_{v,mp}}$  são as emissões de  $CO_2$ , em g/km, do veículo primário do veículo pesado novo  $v$ , determinadas para o perfil de exploração  $mp$  e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B.

$CCF_i$  é o fator de correção do carbono para o combustível ou a mistura

*de combustíveis em utilização, tal como definido no artigo 3.º, ponto 25), e calculado de acordo com o ponto 7 do presente anexo, aplicável a partir de 2030.*

No caso dos veículos a motor com nível nulo de emissões, os valores de  $CO2_{v,mp}$  e  $CO2p_{v,mp}$  são fixados em 0.

### Alteração 39

#### Proposta de regulamento

##### Anexo I – ponto 2.7.2.

<i>Texto da Comissão</i>	
2.7.2. Períodos de referência a partir de 2025:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
Em que:	
$\sum_{sg}$	somatório estendido aos subgrupos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO <sub>2</sub> em causa, de acordo com o ponto 4.2;
$ZLEV$	determinado de acordo com o ponto 2.3;
$share_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.4;
$zev_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.4;
$pv_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.4;
$MPW_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.6;
$avgCO2_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.2;
$rCO2_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 3.1.2.
<i>Alteração</i>	
2.7.2. Períodos de referência a partir de 2025:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Em que:

$\sum_{sg}$	é o somatório estendido aos subgrupos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO <sub>2</sub> em causa, de acordo com o ponto 4.2;
$ZLEV$	é determinado de acordo com o ponto 2.3;
$share_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 2.4;
$zev_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 2.4;
$pv_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 2.4;
$MPW_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 2.6;
$avgCO2_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 2.2;
$rCO2_{sg}$	é determinado de acordo com o ponto 3.1.2.

*share<sub>sgEHC</sub> é a percentagem no subgrupo sg de veículos pesados novos da categoria N3 do fabricante, cuja utilização é autorizada num conjunto extrapesado.*

*α<sub>sg</sub> é o fator de compensação utilizado para ajustar o efeito da carga útil mais elevada de um conjunto extrapesado nos camiões do fabricante, em função da massa máxima admissível média do conjunto em carga, utilizando o valor ponderado do resultado das seguintes fórmulas:*

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb 8x4} - 30) / 100, \text{ para camiões } 8x4 \text{ de conjuntos extrapesados}$$

$$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg comb other} + 19) / 100, \text{ para outros camiões de conjuntos extrapesados}$$

*avgGVW<sub>sg comb</sub> é a média específica do fabricante no país de matrícula para a massa máxima admissível (em toneladas) do conjunto em carga para os camiões de conjuntos extrapesados em questão no subgrupo sg, sempre que seja satisfeita a seguinte condição:*

*Para efeitos do cálculo das emissões de CO<sub>2</sub>, um camião abrangido pelo presente regulamento é considerado parte de um conjunto extrapesado se pertencer à categoria N3 e a massa máxima admissível em carga do conjunto de veículos no país de matrícula for superior a 60 toneladas, devendo tal facto ter sido comunicado em conformidade com o anexo IV, parte A, alínea q-A).*

## Alteração 40

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – subponto 4.1. – quadro 4.2.

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo I – quadro 4.2

#### *Texto da Comissão*

4.2. Subgrupos de veículos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> e dos objetivos específicos de emissões dos fabricantes

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupos de veículos sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea a)	subgrupos de veículos de transporte de mercadorias sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d), e do artigo 3.º-A, n.º 3	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d)	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos «veículo com nível nulo de emissões» nos termos do artigo 3.º-B
4-UD, 4-LH, 5-LH, 9-LH, 10-LH, 4-RD, 5-RD, 9-RD e 10-RD	Todos os subgrupos de veículos referidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.3.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD,	31-LF, 31-L1, <b>31-L2</b> , 31-DD, 33-LF, 33-L1, <b>33-L2</b> , 33-DD, 35-FE e 39-FE

#### *Alteração*

4.2. Subgrupos de veículos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> e dos objetivos específicos de emissões dos fabricantes

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupos de veículos sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos	subgrupos de veículos de transporte de mercadorias sujeitos a objetivos de	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos de	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos «veículo com nível nulo de emissões» nos termos do artigo 3.º-B

do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea a)	emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d), e do artigo 3.º-A, n.º 3	emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d)	
4-UD, 4-LH, 5-LH, 9-LH, 10-LH	4-RD, 5-RD, 9-RD, 10-RD e	Todos os subgrupos de veículos referidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.3.	os <b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3 e 34-DD, 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE e 39-FE

## Alteração 41

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – subponto 4.3. – quadro 4.3.1.

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo I – quadro 4.3.1

#### *Texto da Comissão*

4.3.1. Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo *sg*, nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, *rf<sub>sg</sub>* e *rfp<sub>sg</sub>*, nos termos do artigo 3.º-A:

#### Objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>*rf<sub>sg</sub>* e *rfp<sub>sg</sub>*

Subgrupos <i>sg</i>		Período do referência dos anos			
		2025-2029	2030-2034	2035-2039	A partir de 2040
Camiões médios	53, 54	0	43%	64%	90%
Camiões pesados > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Camiões pesados > 16 t com configuração de eixos 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	15%	43%	64%	90%
Camiões pesados > 16 t com	11, 12 e 16	0	43%	64%	90%

configurações de eixos especiais

Autocarros de turismo ( $rf_{sg}$ )	de 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0	43%	64%	90%
Veículos primários de autocarros de turismo ( $rfp_{sg}$ )	de 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0	43%	64%	90%
Reboques		0	7,5%	7,5%	7,5%
Semirreboques		0	15%	15%	15%

#### Alteração

4.3.1. Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo  $sg$ , nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos de redução das emissões de  $CO_2$ ,  $rf_{sg}$  e  $rfp_{sg}$ , nos termos do artigo 3.º-A:

#### Objetivos de redução das emissões de $CO_2$ , $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$

Subgrupos $sg$		Período do referência dos anos			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040
Camiões médios	53, 54	0	43%	64%	90%
Camiões pesados > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Camiões pesados > 16 t com configuração de eixos 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	15%	43%	64%	90%
Camiões pesados > 16 t com configurações de eixos especiais	11, 12 e 16	0	43%	64%	90%
Autocarros de turismo	de <b>31-L2</b> , e 32-C2,	0	43%	64%	90%

<b>autocarros interurbanos</b> ( <i>r<sub>fsg</sub></i> )	32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3 e 34-DD					
Veículos primários de autocarros turismo <b>autocarros interurbanos</b> ( <i>r<sub>fsg</sub></i> )	<b>31-L2</b> , de 32-C2, de 32-C3, e 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0		43%	64%	90%
Reboques	<b>421</b> , <b>421v</b> , <b>422</b> , <b>422v</b> , <b>423</b> , <b>431</b> , <b>431v</b> , <b>432</b> , <b>432v</b> , <b>433</b> , <b>611</b> , <b>612</b> , <b>611v</b> , <b>612v</b> , <b>621</b> , <b>623</b> , <b>621V</b> , <b>622</b> , <b>622V</b> , <b>623V</b> , <b>624</b> , <b>624V</b> , <b>625</b> , <b>631</b> , <b>631v</b> , <b>632</b> , <b>632v e 633</b>	0	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	
Semirreboques	<b>111</b> , <b>111V</b> , <b>112</b> , <b>112V</b> , <b>113</b> , <b>121</b> , <b>121V</b> , <b>122</b> , <b>122V</b> , <b>123</b> , <b>123V</b> , <b>124</b> , <b>124V</b> , <b>125 e</b> <b>126</b>	0	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	<b>5,0 %</b>	
<b>Semirreboques</b>	<b>131</b> , <b>131V</b> , <b>132</b> , <b>132V e</b> <b>133</b>	0	<b>5,0%</b>	<b>7,5%</b>	<b>7,5%</b>	

## Alteração 42

### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 4.3.2.

<i>Texto da Comissão</i>
--------------------------



4.3.2. Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo *sg*, nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos «veículo com nível nulo de emissões»,  $zevM_{sg}$ , previstos no artigo 3.º-B:

Subgrupos <i>sg</i>		Percentagens de veículos com nível nulo de emissões $zevM_{sg}$			
		Período do referência dos anos			
		Antes de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040
Autocarros pesados urbanos	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2 e 33-L2</b>	0	100%	100%	100%

#### *Alteração*

4.3.2. Aplicam-se aos veículos de cada subgrupo *sg*, nos períodos de referência indicados, os seguintes objetivos «veículo com nível nulo de emissões»,  $zevM_{sg}$ , previstos no artigo 3.º-B:

Subgrupos <i>sg</i>		Percentagens de veículos com nível nulo de emissões $zevM_{sg}$			
		Período do referência dos anos			
		Antes de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040
Autocarros pesados urbanos	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE e 39-FE	0	100%	100%	100%

### **Alteração 43**

#### **Proposta de regulamento**

**Anexo I – ponto 6-A (novo)**Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo I – ponto 7 (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **7. CÁLCULO DO FATOR DE CORREÇÃO DO CARBONO (FCC)**

*Para cada combustível ou mistura de combustíveis i, o FCC é calculado de acordo com o seguinte método:*

*Para os «combustíveis elegíveis para aplicação do FCC», na aceção do artigo 3.º, ponto 25),  $CCF_i = 1$ .*

*Para os combustíveis convencionais e fósseis,  $CCF_i = 0$*

*Para as misturas de combustíveis convencionais e combustíveis elegíveis para aplicação do FCC, o FCC é calculado de acordo com a seguinte fórmula:*

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

*Em que:*

*CCFi designa o fator de correção do carbono para uma mistura específica de combustível convencional i e todos os combustíveis elegíveis para aplicação do FCC que possam ser utilizados para o substituir.*

*SHARESn,i designa a percentagem de combustíveis renováveis indicada na base de dados Shares, no último período de referência disponível n e calculada como a percentagem média em todos os Estados-Membros da UE.*

*SHARESn - 1,i designa a percentagem de combustíveis renováveis indicada na base de dados SHARES, no penúltimo período de referência disponível n e calculada como a percentagem média em todos os Estados-Membros da UE.*

*SHARESn - 2,i designa a percentagem de combustíveis renováveis indicada na base de dados Shares, no antepenúltimo período de referência disponível n e calculada como a percentagem média em todos os Estados-Membros da UE.*

*A base de dados Shares está disponível no seguinte endereço:*

*<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>*

## **Alteração 44**

### **Proposta de regulamento**

**Anexo IV – parte A – alínea q-A) (nova)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo IV – (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*q-A) Massa máxima de um camião da*

*categoria N3 num conjunto extrapesado nos termos do anexo I, ponto 2.7.2., no país de matrícula do camião, quando este estiver acoplado a um ou mais semirreboques/reboques com lança.*

## PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

<b>Título</b>	Alteração do Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO <sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações, e revogação do Regulamento (UE) 2018/956
<b>Referências</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 29.3.2023
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 29.3.2023
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
<b>Exame em comissão</b>	29.6.2023
<b>Data de aprovação</b>	12.10.2023
<b>Resultado da votação final</b>	+: 31 –: 3 0: 4
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skyttedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
<b>Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final</b>	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

**VOTAÇÃO NOMINAL FINAL  
NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER**

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verdes/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

19.9.2023

## **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 que altera o Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Relator de parecer: Andris Ameriks

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

Apesar de as políticas climática e energética da UE estarem a conduzir a uma redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa em todos os setores, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes continuam a aumentar na UE, representando um quarto do total das emissões de GEE (gases com efeito de estufa) Europeias. Neste contexto, o transporte rodoviário representa o valor mais relevante (mais de 70 %), sendo os veículos pesados responsáveis por mais de 27 %. Um fator-chave subjacente a este número foi o crescimento da procura e da atividade do transporte de mercadorias a partir de 2000, que ainda deverá aumentar no futuro.

Atendendo ao que precede, a alteração dos atuais objetivos vinculativos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados será fulcral para a consecução dos objetivos da transição ecológica, também à luz do atual contexto geopolítico: como enfatizado no plano REPowerEU, a invasão da Ucrânia pela Rússia tornou de facto a questão da redução da dependência da UE em relação aos combustíveis fósseis mais premente do que no passado.

Em segundo lugar, a reforma tem potencial para proporcionar benefícios aos operadores e utilizadores de transportes. Uma maior disponibilidade de veículos mais eficientes em termos energéticos, conseguida incentivando os fabricantes a aumentar a oferta de veículos com nível nulo de emissões, conduzirá a modelos de veículos com nível nulo de emissões a preços mais acessíveis, com uma redução global do custo total da propriedade dos mesmos.

Em terceiro lugar, a reforma poderia desempenhar um papel no reforço da liderança ao nível tecnológico e da inovação industrial da UE, em particular na transição global em curso para uma mobilidade com nível nulo de emissões, canalizando investimentos para as tecnologias de emissões nulas.

Um ponto importante da proposta é a inclusão de autocarros urbanos no regulamento modificativo. A redução das emissões de CO<sub>2</sub> nas áreas urbanas proporcionará vários aspetos positivos, melhorando a qualidade do ar das cidades, bem como a saúde individual dos cidadãos

européus. À luz deste facto, e no que diz respeito à possibilidade de exclusão de uma percentagem limitada de autocarros fixada no artigo 3-B, n.º 2, da proposta, o relator realçou a importância de reduzir o prazo para a Comissão adotar atos delegados sobre esta matéria específica, a fim de proporcionar certezas aos operadores económicos.

Por outro lado, a transição de veículos movidos a combustíveis fósseis para veículos com emissões nulas deve ter em conta os impactos sociais e económicos que pode causar, a fim de garantir que ninguém seja excluído na transição para o objetivo de uma Europa com impacto neutro no clima. As desigualdades no acesso às redes de transportes afetam a vida quotidiana de milhões de pessoas, especialmente das pessoas com rendimentos mais baixos e dos utilizadores de grupos com necessidades especiais e das zonas periféricas. Intimamente relacionada com esta questão encontra-se a questão da conectividade entre as áreas rurais, periurbanas e urbanas, especialmente no caso de especificidades geográficas, como no caso das ilhas, das regiões e territórios ultraperiféricos, das áreas rurais ou remotas, das periferias menos acessíveis e das áreas montanhosas. Assim, o caminho para a descarbonização dos transportes tem de ponderar medidas adequadas para garantir a acessibilidade dos preços e a disponibilidade dos transportes, evitar a pobreza no tocante à mobilidade e assegurar a igualdade de acesso aos centros urbanos.

Além disso, o relator realça que os impactos sociais da transição – também no que diz respeito ao setor automóvel – devem ser seriamente tidos em conta, permitindo que o processo de eliminação progressiva dos veículos movidos a combustíveis fósseis seja acompanhado de medidas para os trabalhadores deste setor específico. Estas medidas devem estar previstas nos planos para a Transição Justa e nos Planos Sociais em matéria de Clima. Por conseguinte, o relator propõe que as receitas provenientes das taxas sobre as emissões excedentárias e das coimas sejam consideradas receitas afetadas ao Fundo Social para o Clima, recentemente adotado, com vista a contribuir para uma transição socialmente justa para a neutralidade climática.

Com o presente parecer, o relator procura assegurar que a futura frota de veículos pesados desempenhe o seu papel na redução de 90 % das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes até 2050, em relação a 1990, tal como referido no Pacto Ecológico Europeu, proporcionando simultaneamente benefícios aos operadores e utilizadores europeus de transportes, a maioria dos quais são PME, em resultado de uma maior disponibilidade de veículos mais eficientes em termos energéticos.

## 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 as seguintes alterações:

### Alteração 1

#### Proposta de regulamento Considerando 1

##### *Texto da Comissão*

1) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou a 11 de dezembro de 2019<sup>10</sup>. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes à luz dos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.

---

<sup>10</sup> Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

##### *Alteração*

1) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou a 11 de dezembro de 2019<sup>10</sup>. A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes à luz dos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União ***e do impacto da guerra de agressão ilegal, não provocada e injustificada da Rússia contra a Ucrânia, incluindo a reconstrução da Ucrânia após a guerra.***

---

<sup>10</sup> Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

### Alteração 2

#### Proposta de regulamento Considerando 2

##### *Texto da Comissão*

2) O Pacto Ecológico Europeu

##### *Alteração*

2) O Pacto Ecológico Europeu



combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na União até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, na qual o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Visa igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar os homens e as mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos, como os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, importa assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista a alcançar a neutralidade climática na União até 2050, e define uma nova estratégia de crescimento que visa transformar a União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, na qual o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Visa igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar os homens e as mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos, como ***as pessoas que vivem em zonas periféricas e rurais e nas regiões ultraperiféricas***, os idosos, as pessoas com deficiência e as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, importa assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 5

##### *Texto da Comissão*

5) Todos os setores da economia devem contribuir para essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário.

##### *Alteração*

5) Todos os setores da economia devem contribuir para ***alcançar*** essa redução das emissões, incluindo o setor do transporte rodoviário, ***que é o único setor na União que apresenta uma tendência de crescimento das suas emissões desde a década de 1990. O transporte pesado, em especial, representa mais do que um quarto das emissões de gases com efeito de estufa do transporte rodoviário na UE e mais de 6 % das emissões totais de gases com efeito de estufa na UE. Acelerar a sua descarbonização é ainda mais importante devido ao facto de se esperar***

*que a atividade de camiões aumente mais 40 % entre 2019 e 2050, enquanto se espera que a atividade de autocarros e autocarros de turismo aumente 10 % no mesmo período.*

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*5-A) A comunicação sobre o novo quadro da UE para a mobilidade urbana<sup>1-A</sup> frisa que as autoridades públicas devem assegurar a disponibilidade de infraestruturas eficientes, interoperáveis e de fácil utilização de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos. A disponibilidade dessas infraestruturas é fundamental para alcançar o objetivo de descarbonização da mobilidade urbana. Na avaliação da eficácia e do impacto do presente regulamento, a Comissão deve ter igualmente em conta a criação, nos Estados-Membros, de infraestruturas de carregamento e abastecimento adequadas aos veículos pesados.*

---

*<sup>1-A</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, intitulada «O Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana», COM(2021)811 final de 14.12.2021*

#### **Alteração 5**

##### **Proposta de regulamento Considerando 5-B (novo)**

**5-B) A comunicação sobre o novo quadro da UE para a mobilidade urbana<sup>41-A</sup> frisa que as autoridades públicas devem assegurar a disponibilidade de infraestruturas eficientes, interoperáveis e de fácil utilização de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos. A disponibilidade dessas infraestruturas é fundamental para alcançar o objetivo de descarbonização da mobilidade urbana. Na avaliação da eficácia e do impacto do presente regulamento, a Comissão deve ter igualmente em conta a criação, nos Estados-Membros, de infraestruturas de carregamento e abastecimento adequadas aos veículos pesados.**

---

**<sup>41-A</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, intitulada «O Novo Quadro da UE para a Mobilidade Urbana», COM(2021)811 final de 14.12.2021**

## **Alteração 6**

### **Proposta de regulamento Considerando 5-C (novo)**

**5-C) Os investimentos para a descarbonização dos meios de transporte de passageiros não devem ter um impacto negativo no acesso à mobilidade, acarretando o risco acrescido de aumentar os problemas de pobreza e exclusão em matéria de mobilidade em zonas escassamente povoadas.**

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 5-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5-D) Embora integre os esforços destinados a cumprir os objetivos ambientais de descarbonização do transporte rodoviário para combater as alterações climáticas, a revisão do presente regulamento<sup>1-A</sup> também deve ter em conta as suas consequências significativas no plano industrial e social, de forma a garantir o emprego e uma mobilidade acessível a todos.**

---

*1-A Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, intitulada «Plano REPowerEU», COM(2022)230 final de 18.5.2022.*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento Considerando 8

*Texto da Comissão*

*Alteração*

8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa **reforçar** os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade

8) A fim de contribuir para a redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030, em relação aos níveis de 1990, em conformidade com o princípio da prioridade à eficiência energética, importa **avaliar** os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/1242 para os veículos pesados. É igualmente necessário definir um percurso claro para mais reduções após 2030 que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade

climática até 2050.

climática até 2050.

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> deverá promover a disponibilização no mercado da União de uma percentagem cada vez maior de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os utilizadores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e de poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel. Atualmente, os veículos com nível nulo de emissões incluem os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, mas as inovações tecnológicas são constantes.

#### *Alteração*

9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> deve promover a disponibilização no mercado da União de uma maior percentagem de veículos com nível nulo **ou baixo** de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os consumidores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel. ***Na União, a indústria automóvel continua a ser um dos pilares da economia, contribuindo para cerca de 7 % do PIB europeu, gerando 4,6 milhões de postos de trabalho e continuando na vanguarda da inovação tecnológica, com investimentos de 60 mil milhões de EUR por ano em investigação e desenvolvimento. A indústria tem de ser acompanhada na sua transição ambiental e digital, uma vez que os fabricantes europeus enfrentam agora três tipos de restrições, nomeadamente regulamentações ambientais reforçadas, as necessidades de investimentos crescentes na inovação e uma concorrência internacional acrescida. As normas reforçadas no que respeita à redução das emissões de CO<sub>2</sub> devem tornar-se tecnologicamente neutras no quadro da concretização dos objetivos que estabelecem para a frota. Os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que funcionam com biocombustíveis avançados ou combustíveis sintéticos, tal como definido na Diretiva (UE) 2018/2001<sup>1-A</sup>.*** Atualmente, os veículos com nível nulo **ou baixo** de emissões incluem os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos

movidos a hidrogénio, mas as inovações tecnológicas são constantes.

---

*1-A Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (reformulação)*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**9-A) Os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio apresentam um forte potencial para a descarbonização de certos segmentos do setor dos transportes pesados e o seu desenvolvimento deve ser incentivado, tendo simultaneamente em conta o facto de não existir qualquer tecnologia que seja aplicada sem ter um impacto ambiental. Nos casos em que a eletrificação não seja possível ou seja menos eficaz e os veículos movidos a combustível não sejam adequados ou competitivos no que toca ao custo, o princípio da neutralidade tecnológica permite assegurar condições equitativas relativamente a outras tecnologias que se encontrem mais desenvolvidas.**

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento Considerando 9-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**9-B) Na sequência de uma consulta às partes interessadas, a Comissão deve**

*apresentar, pelo menos um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, uma proposta para o registo dos veículos pesados movidos exclusivamente a combustíveis com emissões nulas de CO<sub>2</sub>, para efeitos de conformidade, em consonância com o direito da UE e com o objetivo da União de alcançar a neutralidade climática.*

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 10

#### *Texto da Comissão*

10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos **reforçados** de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser **fixados num nível que dê um sinal forte para acelerar** a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia.

#### *Alteração*

10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser **consistentes com a existência das condições de capacitação, nomeadamente uma rede suficientemente densa de infraestruturas para combustíveis alternativos, com vista a incentivar** a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, com uma boa relação custo-eficácia.

## Alteração 13

### Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**10-A) O princípio da neutralidade tecnológica é fundamental para garantir a eficiência e a pluralidade de soluções, preservar e acelerar a inovação e o desenvolvimento, incluindo nas tecnologias revolucionárias, e permitir a flexibilidade do mercado, bem como a**

*diversidade dos comportamentos sociais. Neste sentido, é importante não reduzir os transportes rodoviários de forma restritiva a uma só tecnologia, incentivando, ao invés, a inovação e as complementaridades entre as tecnologias alternativas eficientes, como a utilização combinada de veículos híbridos e de combustíveis hipocarbónicos. Além disso, uma abordagem uniforme («de solução única») a nível europeu seria impossível aplicar, devido à grande diversidade económica, social, geográfica e infraestrutural nos Estados-Membros e entre estes, ao passo que um cabaz de tecnologias complementares permite a cada região pôr em prática as soluções mais adequadas para reduzir as suas emissões.*

#### **Alteração 14**

**Proposta de regulamento  
Considerando 10-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*10-B) Em complemento dos esforços do presente regulamento com vista a aumentar a disponibilidade e aceitação de veículos com nível nulo de emissões, deve ser introduzido um fator de correção para o carbono que reflita adequadamente a contribuição da utilização dos combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>, tais como os biocombustíveis, o biogás, os combustíveis provenientes da biomassa e combustíveis sintéticos, sempre que se avalie o respeito das reduções das emissões de CO<sub>2</sub> de veículos pesados matriculados pela primeira vez.*

#### **Alteração 15**

**Proposta de regulamento  
Considerando 11 – parágrafo 1**



A Nova Estratégia Industrial atualizada<sup>14</sup> prevê a criação conjunta de vias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões.

---

<sup>14</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

A Nova Estratégia Industrial atualizada<sup>14</sup> prevê a criação conjunta de vias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, está a ser definida uma via de transição para o ecossistema da mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Essa via tem especialmente em conta as pequenas e médias empresas da cadeia de abastecimento do setor automóvel e a consulta dos parceiros sociais, inclusive pelos Estados-Membros, e baseia-se na Agenda de Competências para a Europa, com iniciativas como o Pacto para as Competências, que visa mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia tendo em vista a dupla transição ecológica e digital, bem como no «Mecanismo para estimular os Talentos», no âmbito da iniciativa «Aproveitar os talentos nas regiões da UE». A referida via inclui ainda as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a comportabilidade dos veículos com nível nulo de emissões, por exemplo a possibilidade de os Estados-Membros recorrerem ao proposto Fundo Social para o Clima para apoiar microempresas na aquisição de camiões com nível nulo de emissões. ***Deve ser prestada especial atenção ao impacto que esta transição terá nas PME em toda a cadeia de abastecimento.***

---

<sup>14</sup> Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada «Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa» [COM(2021) 350 final].

## Alteração 16

### Proposta de regulamento Considerando 11-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***11-A) Uma implantação rápida das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento de combustível exige a disponibilidade de instaladores qualificados. Os investimentos na requalificação e na melhoria das competências serão fundamentais para a realização dos objetivos do presente regulamento e assegurarão uma transição justa no setor do fabrico de camiões.***

## Alteração 17

### Proposta de regulamento Considerando 12

*Texto da Comissão*

*Alteração*

12) Os objetivos para a frota da União devem ser completados pela implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias, tal como estabelecido na proposta da Comissão de um regulamento relativo à criação de infraestruturas para combustíveis alternativos<sup>16</sup>.

12) Os objetivos para a frota da União devem ser completados pela implantação das infraestruturas de carregamento e de reabastecimento necessárias e ***acessíveis ao público***, tal como estabelecido na proposta da Comissão de um regulamento relativo à criação de infraestruturas para combustíveis alternativos<sup>16</sup>. ***A implantação de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento é igualmente importante em locais privados, como em depósitos privados de veículos e centros logísticos, a fim de assegurar o carregamento noturno e no destino. É imperativo que nenhuma região europeia seja deixada para trás e que as disparidades regionais na criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos sejam devidamente colmatadas, particularmente em regiões menos desenvolvidas ou com necessidades e circunstâncias específicas, como as***

*regiões rurais e escassamente povoadas, remotas e ultraperiféricas, insulares e montanhosas. Esta rede pública e privada de estações de carregamento e de reabastecimento de combustível é uma condição indispensável para que os fabricantes possam atingir os objetivos de redução das emissões de CO2.*

---

<sup>16</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

---

<sup>16</sup> Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021 [COM(2021) 559 final].

## **Alteração 18**

### **Proposta de regulamento Considerando 12-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***12-A) A implantação adequada das infraestruturas de carregamento e abastecimento para combustíveis alternativos é uma condição essencial para o crescimento do mercado de veículos com nível nulo ou baixo de emissões e, conseqüentemente, para o sucesso do presente regulamento. Desta forma, qualquer reforço da ambição de redução de emissões previsto no presente regulamento, nomeadamente no que diz respeito aos objetivos intermédios, deve ser acompanhado por um reforço dos objetivos de implantação no âmbito da revisão da Diretiva Infraestrutura para Combustíveis Alternativos. Neste contexto, é fundamental que os investimentos para a sua implantação sejam mantidos e reforçados. Os Estados-Membros devem beneficiar de apoio e ajuda suficientes para alcançar este objetivo devido às suas importantes necessidades de investimento, numa***

*década em que aumentarão as suas perdas fiscais e as transferências de receitas fiscais para os combustíveis alternativos. A este respeito, importa destacar que a questão do abastecimento está intrinsecamente ligada à autonomia dos veículos, já que quanto mais esta última aumenta, menor é a frequência de abastecimento necessária, e que a Comissão deveria ter em conta os progressos tecnológicos, nomeadamente no que diz respeito à autonomia das baterias, com influência na implantação das infraestruturas.*

## **Alteração 19**

### **Proposta de regulamento Considerando 12-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*12-B) Os requisitos mínimos em matéria de infraestruturas de carregamento para os veículos pesados estabelecidos no regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos poderão ficar aquém do que é exigido pelas normas reforçadas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>. Por conseguinte, é da maior importância que os instrumentos de financiamento nacionais e da UE deem prioridade ao apoio ao desenvolvimento de projetos de infraestruturas para combustíveis alternativos.*

## **Alteração 20**

### **Proposta de regulamento Considerando 13**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

13) *A transição para a neutralidade climática exige investimentos*

13) *A implantação de veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de*

significativos nas redes elétricas, nomeadamente no reforço da potência, da resiliência e do armazenamento, bem como interligações adicionais. ***No que se refere aos veículos pesados, tendo em conta o nível dos objetivos propostos em conformidade com o artigo 3.º-A para o ano de 2030, a percentagem de veículos com nível nulo de emissões na frota de veículos em circulação e o consumo de eletricidade neste setor continuarão a ser limitados, assim como os impactos conexos na rede elétrica.***

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 13-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***13-A) A adoção, pelo mercado, de veículos pesados com nível nulo de emissões depende da existência de condições habilitadoras que permitam aos transportadores rodoviários de mercadorias operar os veículos sem descontinuidades e de forma mais rentável do que os camiões a gásóleo convencionais. A disponibilidade de infraestruturas de carregamento e de reabastecimento, de medidas eficazes de fixação do preço do carbono, incluindo a tarifação rodoviária diferenciada em função das emissões de CO<sub>2</sub>, e regulamentações favoráveis e bem sincronizadas sobre os veículos, são condições habilitadoras cruciais que escapam ao controlo direto dos fabricantes de veículos. Por conseguinte, o estado das condições habilitadoras mais importantes deve ser monitorizado anualmente. Se se considerar que uma ou várias das condições habilitadoras não estão em consonância com as metas de emissões de CO<sub>2</sub> estabelecidas para os fabricantes de veículos, estas metas devem ser revistas e as sanções financeiras***

*(taxas sobre as emissões de CO2 excedentárias) impostas aos fabricantes de veículos devem ser suprimidas.*

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 13-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***13-B) Determinadas condições habilitadoras que permitam aos transportadores rodoviários de mercadorias operar, sem descontinuidades, veículos pesados com nível nulo de emissões, são fundamentais para a rápida adoção desses veículos pelo mercado. Por conseguinte, o estado das condições habilitadoras mais importantes, como a capacidade ideal da rede, as infraestruturas de armazenamento, de carregamento e de reabastecimento e medidas eficazes de tarifação do carbono, deve ser objeto de monitorização regular e tido em conta na revisão do presente regulamento.***

## Alteração 23

### Proposta de regulamento Considerando 14

*Texto da Comissão*

*Alteração*

14) Os fabricantes devem dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as suas frotas, de modo a efetuarem a transição para veículos com nível nulo de emissões com uma boa relação custo-eficácia, ***pelo que*** é adequado manter a abordagem de redução dos níveis do objetivo a intervalos de cinco anos.

14) Os fabricantes devem dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as suas frotas, de modo a efetuarem a transição para veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões com uma boa relação custo-eficácia. ***Os objetivos de redução das emissões progressivamente mais ambiciosos agravaram os custos de conformidade para os fabricantes. É, pois,*** adequado manter a abordagem de redução dos níveis do objetivo a intervalos de cinco

anos.

## **Alteração 24**

### **Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*14-A) O presente regulamento visa acelerar a transição para a mobilidade neutra em carbono, de acordo com o princípio da neutralidade tecnológica. Para complementar os esforços destinados a aumentar a disponibilidade de veículos com emissões nulas, é introduzido um mecanismo baseado num fator de correção do carbono para ter devidamente em conta a contribuição da utilização de combustíveis renováveis sustentáveis para os transportes aquando da avaliação da conformidade dos veículos pesados matriculados pela primeira vez com as reduções das emissões de CO<sub>2</sub>. O presente regulamento visa acelerar a transição para a mobilidade neutra em carbono, de acordo com o princípio da neutralidade tecnológica. Para complementar os esforços destinados a aumentar a disponibilidade de veículos com emissões nulas, é introduzido um mecanismo baseado num fator de correção do carbono para ter devidamente em conta a contribuição da utilização de combustíveis renováveis sustentáveis para os transportes aquando da avaliação da conformidade dos veículos pesados matriculados pela primeira vez com as reduções das emissões de CO<sub>2</sub>.*

## **Alteração 25**

### **Proposta de regulamento Considerando 14-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***14-B) O presente regulamento visa acelerar a transição para a mobilidade neutra em carbono, de acordo com o princípio da neutralidade tecnológica. Para complementar os esforços destinados a aumentar a disponibilidade de veículos com emissões nulas, é introduzido um mecanismo baseado num fator de correção do carbono para ter devidamente em conta a contribuição da utilização de combustíveis renováveis sustentáveis para os transportes aquando da avaliação da conformidade dos veículos pesados matriculados pela primeira vez com as reduções das emissões de CO<sub>2</sub>.***

#### **Alteração 26**

**Proposta de regulamento  
Considerando 14-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***14-C) Ao contrário do setor dos automóveis de passageiros, os veículos comerciais são instrumentos essenciais e flexíveis para a circulação de pessoas e mercadorias e continuam a ser vitais para a economia europeia. A acessibilidade dos preços para os clientes, as reduzidas autonomias, os longos tempos de carregamento e a capacidade de carga reduzida são elementos que podem impedir a rápida transição para tecnologias com emissões nulas.***

#### **Alteração 27**

**Proposta de regulamento  
Considerando 14-D (novo)**



*Texto da Comissão*

*Alteração*

***14-D) É necessário desenvolver um conjunto completo de condições facilitadoras essenciais para sustentar uma rápida transição para emissões nulas. Afigura-se essencial proporcionar aos clientes o nível adequado de recursos para colmatar a diferença de preços em relação aos veículos convencionais e disponibilizar uma infraestrutura de carregamento e abastecimento suficientemente densa e adequada para os veículos pesados.***

## **Alteração 28**

**Proposta de regulamento  
Considerando 14-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***14-E) A transição ecológica deve também abordar a importância da dimensão social para garantir que as novas tecnologias não afetarão a acessibilidade dos preços e a disponibilidade para todos. Ao adotar novas normas em matéria de CO2 para os veículos pesados, é importante ter em conta as consequências económicas e sociais significativas da transição ecológica e a necessidade de salvaguardar postos de trabalho e de preservar a competitividade da indústria da União.***

## **Alteração 29**

**Proposta de regulamento  
Considerando 14-F (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***14-F) Deve ser prestada especial atenção às repercussões que esta transição terá nas micro, pequenas e médias empresas***

*(PME) em toda a cadeia de abastecimento do setor automóvel, bem como às regiões e comunidades afetadas, que podem ser mais vulneráveis devido à presença de uma indústria automóvel intensa.*

## Alteração 30

### Proposta de regulamento Considerando 15

#### *Texto da Comissão*

**15)** Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, é impossível prever totalmente se o desenvolvimento tecnológico será suficientemente rápido de modo que as tecnologias com nível nulo de emissões pelo tubo de escape sejam viáveis em todas as utilizações ditas «de nicho», por exemplo a utilização de veículos pesados de longo curso em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas ou de autocarros e camiões para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. Atendendo ao que precede, deve *prever-se* uma ***margem no objetivo*** para 2040 que permita ter em conta a evolução tecnológica futura.

#### *Alteração*

(15) Devido à estrutura heterogénea da frota de camiões, é impossível prever totalmente se o desenvolvimento tecnológico será suficientemente rápido de modo que as tecnologias com nível nulo de emissões pelo tubo de escape sejam viáveis em todas as utilizações ditas «de nicho», por exemplo a utilização ***de veículos extrapesados e*** de veículos pesados de longo curso em condições geomorfológicas e meteorológicas específicas ou de autocarros e camiões para atividades essenciais de segurança e proteção que não possam ser realizadas por veículos equipados com aquelas tecnologias. Os veículos em causa deverão representar uma percentagem limitada da frota de veículos pesados. Atendendo ao que precede, ***a revisão do presente regulamento deve ter em conta a evolução tecnológica destes veículos no quadro de uma eventual revisão das metas. É importante avaliar as emissões de CO2 ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos pesados a nível da União. Para esse efeito, a Comissão deve ponderar, o mais tardar um ano após a entrada em vigor do regulamento, a possibilidade de desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO2 ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos pesados colocados no mercado da União. A Comissão deve adotar medidas de acompanhamento, incluindo, se***

*necessário, propostas legislativas.*

### **Alteração 31**

**Proposta de regulamento  
Considerando 15-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***15-A) Os veículos combinados extrapesados (EHC) são veículos cuja massa e, muitas vezes, dimensão, são superiores à norma. Graças a uma maior carga útil do que a dos camiões médios da UE, estes veículos apresentam maiores ganhos de eficiência energética e menor consumo relativo de combustível. No entanto, na fórmula de cálculo atual relativa às metas de emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos pesados, este fator não é tido em consideração. A fim de corrigir esta situação e refletir as emissões dos EHC de forma mais realista, a fórmula de cálculo deve ser alterada em conformidade.***

### **Alteração 32**

**Proposta de regulamento  
Considerando 15-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***15-B) Na sequência de uma consulta às partes interessadas, a Comissão deve apresentar, pelo menos um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, uma proposta para as matrículas dos veículos pesados movidos exclusivamente a combustíveis com emissões nulas de CO<sub>2</sub>, para efeitos de conformidade, em consonância com o direito da UE e com o objetivo da União de alcançar a neutralidade climática.***

### **Alteração 33**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 15-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**15-C) Os combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>, como o biogás, os biocombustíveis ou os combustíveis sintéticos, já podem contribuir para reduções significativas do CO<sub>2</sub> e para a melhoria da qualidade do ar, desempenhando um papel fundamental na transição. Simultaneamente, podem fazer parte da solução no futuro nos casos em que seja difícil ou impossível utilizar camiões elétricos ou a hidrogénio.**

**Alteração 34**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 15-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**15-D) Tendo em conta que uma parte significativa dos camiões produzidos na UE é exportada para todo o mundo e que este setor está exposto a uma forte concorrência internacional, é importante proteger e reforçar a liderança industrial dos fabricantes e fornecedores europeus que operam a nível mundial, respeitando o mais possível o princípio da neutralidade tecnológica, que é essencial para garantir a capacidade de inovação e a competitividade.**

**Alteração 35**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 15-E (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**15-E) A presente legislação é fundamental para proporcionar uma vantagem competitiva aos veículos com**

*nível nulo de emissões em relação aos veículos movidos a combustíveis fósseis, diminuindo gradualmente as disparidades económicas entre ambos. Contudo, é essencial que haja apoio adequado de outros atos legislativos nacionais e da UE e que existam mecanismos financeiros e fundos para reduzir os custos e tornar os transportes com nível nulo de emissões comercialmente viáveis.*

### **Alteração 36**

#### **Proposta de regulamento Considerando 17**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**17) Com a aplicação de objetivos mais ambiciosos à frota da UE a partir de 2030, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e poderia pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/1242. Por conseguinte, esse mecanismo deve ser suprimido a partir de 2030.**

**Suprimido**

*Justificação*

*Manutenção dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões.*

### **Alteração 37**

#### **Proposta de regulamento Considerando 18**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**18) A possibilidade de afetação das receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias a um fundo**

**18) As receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias *devem ser consideradas receitas afetadas a uma***

*específico ou a um programa pertinente foi avaliada em conformidade com o artigo 15.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1242, tendo-se concluído que tal aumentaria significativamente os encargos administrativos e não beneficiaria diretamente o setor automóvel na transição deste. Por conseguinte, as receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias devem continuar a ser consideradas receitas do orçamento geral da União, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/1242.*

*rubrica orçamental específica «Apoio ao setor automóvel» do Fundo Social para o Clima, com o objetivo de assegurar uma transição justa para uma economia com impacto neutro no clima, atenuando o eventual impacto negativo da transição no emprego do setor automóvel em todos os Estados-Membros afetados, em especial nas regiões e nas comunidades mais afetadas pela transição.*

### **Alteração 38**

#### **Proposta de regulamento Considerando 21 – parágrafo 1**

##### *Texto da Comissão*

Não são determinadas as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos não abrangidos pela legislação sobre homologação automóvel, como os tratores agrícolas e florestais, os veículos **concebidos e** construídos para utilização pelas forças armadas e os veículos de lagartas, pelo que estes veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos de CO<sub>2</sub> fixados no presente regulamento.

##### *Alteração*

Não são determinadas as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos não abrangidos pela legislação sobre homologação automóvel, como os tratores agrícolas e florestais, os veículos construídos para utilização pelas forças armadas **e de segurança** e os veículos de lagartas, pelo que estes veículos não estão obrigados a cumprir os objetivos de CO<sub>2</sub> fixados no presente regulamento.

### **Alteração 39**

#### **Proposta de regulamento Considerando 21 – parágrafo 5**

##### *Texto da Comissão*

Os veículos de serviço, por exemplo os camiões de recolha do lixo, os camiões basculantes ou os camiões-betoneira, devem continuar isentos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes.

##### *Alteração*

Os veículos de serviço, por exemplo os camiões de recolha do lixo, os camiões basculantes ou os camiões-betoneira, devem continuar isentos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos fabricantes. **Por outro lado, os veículos de**

*serviço com nível nulo ou baixo de emissões poderiam ser utilizados, para efeitos do presente regulamento e para determinar se um fabricante cumpre os seus objetivos específicos de emissões de CO2.*

## **Alteração 40**

### **Proposta de regulamento Considerando 23**

#### *Texto da Comissão*

23) Para efeitos das novas disposições sobre a transferência de veículos entre fabricantes e do estabelecimento de uma isenção para os fabricantes que produzam apenas um número reduzido de veículos, deve acrescentar-se ao Regulamento (UE) 2019/1242 uma definição do termo «grupo de entidades ligadas», acompanhando a terminologia utilizada no Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>20</sup> relativo aos veículos ligeiros.

#### *Alteração*

***Suprimido***

---

<sup>20</sup> Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

#### *Justificação*

*A aplicação proposta de um mecanismo de transferência entre empresas correspondentes aos critérios de «grupo de fabricantes ligados» poderia criar distorções do mercado, uma vez que apenas alguns fabricantes europeus beneficiariam dessa disposição. Além disso, esse método poderia criar duas posições dominantes no mercado.*

## **Alteração 41**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 24**

*Texto da Comissão*

24) Para efeitos do estabelecimento das obrigações de cada fabricante, os objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> da frota da União aplicáveis à frota de veículos pesados novos devem traduzir-se em objetivos de redução específicos aplicáveis a subgrupos definidos com base nas características técnicas dos veículos neles incluídos.

*Alteração*

24) Para efeitos do estabelecimento das obrigações de cada fabricante, os objetivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> da frota da União aplicáveis à frota de veículos pesados novos devem traduzir-se em objetivos de redução específicos aplicáveis a subgrupos definidos com base nas características técnicas dos veículos neles incluídos, ***mas tendo em conta os eventuais atrasos na entrega e colocação no mercado de certos grupos de veículos, afetados por dificuldades de abastecimento de alguns componentes, e que os fabricantes não podem prever.***

*Justificação*

*Os fabricantes não devem ser responsabilizados se as dificuldades externas de abastecimento (relativas a semicondutores, por exemplo) atrasarem a colocação no mercado de determinados modelos de veículos, afetando assim o abastecimento da frota europeia de veículos pesados não poluentes.*

**Alteração 42**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 27-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***27A) Os autocarros com entrada rebaixada registados apenas na classe II destinam-se a operações interurbanas e podem ser claramente identificados. Tendo em conta o seu perfil de exploração interurbano, não devem estar sujeitos à obrigação de emissões nulas aplicável aos autocarros urbanos. Em vez disso, os veículos de classe II com entrada rebaixada devem ser tratados como os veículos e autocarros interurbanos com piso elevado.***



## Justificação

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

### Alteração 43

#### Proposta de regulamento

##### Considerando 28

###### *Texto da Comissão*

28) O fator «com nível nulo ou baixo de emissões» deve aplicar-se pela última vez no período de referência do ano de **2029, uma vez que, após essa data, já não é considerado incentivo necessário para** promover a entrada no mercado de veículos com nível nulo de emissões.

###### *Alteração*

28) O fator «com nível nulo ou baixo de emissões» deve aplicar-se pela última vez no período de referência do ano de **2039, a fim de continuar a** promover a entrada no mercado de veículos com nível nulo de emissões **no setor dos veículos pesados.**

## Justificação

*A penetração no mercado das tecnologias de emissões nulas no setor dos veículos pesados é incerta e está estreitamente ligada à existência de condições estruturais propícias e à aceitação pelos clientes. O regulamento deve continuar a prever algumas flexibilidades que ajudem os fabricantes de veículos a promover e vender os novos veículos com nível nulo de emissões. Por estes motivos, importa prolongar o fator ZLEV, bem como todo o período em que o regulamento permanecerá em vigor.*

### Alteração 44

#### Proposta de regulamento

##### Considerando 30

*Texto da Comissão*

30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas.

*Alteração*

30) Além disso, a fim de reforçar o desenvolvimento de novas tecnologias com nível nulo de emissões em pequenas e médias empresas especializadas, deve igualmente ser possível transferir veículos com nível nulo de emissões entre entidades não ligadas ***e transferir veículos existentes reconvertidos em veículos com nível nulo de emissões. A reconversão de veículos existentes representa uma grande oportunidade para acelerar a transição para uma mobilidade com emissões nulas de uma forma eficiente em termos de custos e de recursos.***

**Alteração 45**

**Proposta de regulamento  
Considerando 42-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***42-A) O presente regulamento visa acelerar a transição para a mobilidade neutra em carbono de uma forma neutra do ponto de vista tecnológico. Como complemento dos esforços envidados no sentido de uma maior disponibilidade de veículos com nível nulo de emissões, é introduzido um mecanismo baseado num fator de correção para o carbono, a fim de ter devidamente em conta o contributo da utilização de combustíveis renováveis sustentáveis nos transportes, incluindo biocombustíveis, combustíveis biomássicos e combustíveis renováveis de origem não biológica, ao avaliar o cumprimento das reduções das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados matriculados pela primeira vez.***

**Alteração 46**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 42-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**42-B) *A fim de acelerar a transição, é introduzido um mecanismo baseado num fator de correção para o carbono que reflete a intensidade de CO<sub>2</sub> e a percentagem de combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>.***

**Alteração 47**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 42-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**42-C) *É introduzida uma nova definição de «combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>» para permitir a utilização de combustíveis renováveis, tal como definidos na Diretiva 2018/2001, incluindo biocombustíveis, biogases, biolíquidos, combustíveis biomássicos e combustíveis renováveis de origem não biológica ou combustíveis de carbono reciclado.***

**Alteração 48**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)**  
Regulamento (UE) 2019/1242  
**Artigo 2 – n.º 1 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

b) *N<sub>1</sub>, não abrangidos pelo Regulamento (UE) 2019/631, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;*

b) *N<sub>2</sub> com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 5 toneladas e N<sub>3</sub>;*

**Alteração 49**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 2 – n.º 1 – alínea c-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***c-A) Para efeitos do presente regulamento, aplica-se igualmente aos veículos de serviço com nível nulo ou baixo de emissões.***

**Alteração 50**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea c)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 2 – n.º 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***4-A. Os grupos de veículos 11, 12 e 16 da categoria N3 não estão sujeitos aos objetivos de emissões de CO2 estabelecidos no artigo 3.º-A do presente regulamento.***

**Alteração 51**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea i)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3 – ponto 23-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***23-A) «Combustíveis neutros em termos de CO2», qualquer combustível para o qual se considera, tendo em conta as emissões para o combustível utilizado ( e u ), que não tem impacto e, por conseguinte, não produz emissões líquidas de gases com efeito de estufa nem pegada de carbono, cumprindo simultaneamente o princípio da neutralidade tecnológica e os critérios de sustentabilidade da Diretiva***

*(UE) 2018/2001 e dos atos delegados conexos. Estes incluem biocombustíveis renováveis, tal como definidos na Diretiva 2018/2001, incluindo biocombustíveis, biogases, biolíquidos, combustíveis biomássicos e combustíveis renováveis de origem não biológica ou combustíveis de carbono reciclado.*

## **Alteração 52**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3 – alínea i)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3 – ponto 23-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**23-B) «Fator de correção para o carbono (FCC)», um fator que aplica uma correção às emissões de CO<sub>2</sub> pelo tubo de escape dos veículos para efeitos de avaliação da conformidade, a fim de refletir a intensidade das emissões de gases com efeito de estufa e a percentagem de combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>, conforme definido no artigo 3.º, ponto 23-A, do presente regulamento;**

## **Alteração 53**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/124

Artigo 3-B – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Os fabricantes dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, devem cumprir as percentagens mínimas de veículos com nível nulo de emissões na sua frota de veículos pesados novos em conformidade com o anexo I, ponto 4.3. No caso dos autocarros urbanos novos, a partir do

1. Os fabricantes dos veículos a que se refere o anexo I, ponto 4.2, devem cumprir as percentagens mínimas de veículos com nível nulo de emissões na sua frota de veículos pesados novos em conformidade com o anexo I, ponto 4.3. No caso dos autocarros urbanos novos, a partir do

período de referência de 2030 a percentagem de veículos com nível nulo de emissões deve ser de 100 %.

período de referência de 2030 a percentagem de veículos com nível nulo de emissões deve ser de **80 %**, *ascendendo progressivamente* 100 %, *em consonância com as condições de mercado e as condições facilitadoras*.

#### **Alteração 54**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 1 – alínea b)

##### *Texto da Comissão*

b) Todos os subgrupos de veículos:  
**45 %** nos períodos de referência dos anos 2030 a 2034;

##### *Alteração*

b) Todos os subgrupos de veículos:  
**30 %** nos períodos de referência dos anos 2030 a 2034;

#### **Alteração 55**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 1 – alínea c)

##### *Texto da Comissão*

c) Todos os subgrupos de veículos:  
**65 %** nos períodos de referência dos anos 2035 a 2039;

##### *Alteração*

c) Todos os subgrupos de veículos:  
**50 %** nos períodos de referência dos anos 2035 a 2039;

#### **Alteração 56**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-A – n.º 1 – alínea d)

##### *Texto da Comissão*

d) Todos os subgrupos de veículos:  
**90 %** nos períodos de referência dos anos a partir de 2040.

##### *Alteração*

d) Todos os subgrupos de veículos:  
**75 %** nos períodos de referência dos anos a partir de 2040.

## Alteração 57

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 4

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 3-C

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Artigo 3.º-C**

**Suprimido**

*Justificação*

*O conteúdo do artigo 3.º-C é incerto da perspectiva das entidades de contratação pública. A contratação pública não deve ser tornada ainda mais complicada numa situação em que as autoridades públicas já visam uma transição ecológica. Os requisitos propostos não são claros e são desproporcionais em relação às tarefas e poderes das entidades de contratação pública. As autoridades dos transportes públicos têm uma capacidade de influência muito reduzida, por exemplo, na fiabilidade da entrega ou na disponibilidade de peças sobresselentes.*

## Alteração 58

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 4 – n.º 1 – alínea a)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

a) Os dados comunicados para os veículos pesados novos do fabricante matriculados no período de referência anterior; e;

a) Os dados comunicados para os veículos pesados novos do fabricante matriculados no período de referência anterior, ***incluindo veículos de serviço com nível nulo ou baixo de emissões***; e;

## Alteração 59

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-A (novo)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 4 – n.º 1 – alínea b-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5-A) No artigo 4.º, n.º 1, é aditada a seguinte alínea b-A):**

***b-A) A aplicação do Fator de Correção do Carbono (FCC) determinada de acordo com o anexo I, n.º 7 (novo).***

## **Alteração 60**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5-B (novo)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**5-B) Metodologia para o registo de veículos pesados que funcionam exclusivamente com combustíveis neutros em termos de CO2**

***É aditado o seguinte artigo 4.º-A:***

***Artigo 4.º-A***

***Na sequência de uma consulta com as partes interessadas, a Comissão desenvolve, o mais tardar um ano após a entrada em vigor do presente regulamento, uma metodologia para o registo dos veículos pesados movidos exclusivamente a combustíveis com emissões nulas de CO2, para efeitos de conformidade, em consonância com o direito da UE e com o objetivo da União de alcançar a neutralidade climática.***

## **Alteração 61**

### **Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6 – alínea a)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 5 – parágrafo 1



*Texto da Comissão*

A partir de 1 de julho de 2020 e para cada período de referência subsequente **até ao período de referência do ano de 2029**, a Comissão determina, para cada fabricante, o fator “com nível nulo ou baixo de emissões” para o período de referência anterior.

*Alteração*

A partir de 1 de julho de 2020 e para cada período de referência subsequente, a Comissão determina, para cada fabricante, o fator «com nível nulo ou baixo de emissões» para o período de referência anterior.

**Alteração 62**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 6 – alínea c)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 5 – n.º 4

*Texto da Comissão*

4. O fator “**com** nível nulo ou baixo de **emissões**” pode reduzir as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante no máximo em **3** %. A contribuição para este fator dos veículos pesados com nível nulo de emissões da categoria N, exceto os pertencentes aos subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, pode reduzir as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante no máximo em **1,5** %;

*Alteração*

4. O fator «**com** nível nulo ou baixo de **emissões**» pode reduzir as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante no máximo em **10** %. A contribuição para este fator dos veículos pesados com nível nulo de emissões da categoria N, exceto os pertencentes aos subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH, pode reduzir as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante no máximo em **3** %;

**Alteração 63**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 9 – alínea d)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 7 – n.º 1 – parágrafo 4

*Texto da Comissão*

Os créditos de emissões e os débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam, se for caso disso, de um período de

*Alteração*

Os créditos de emissões e os débitos de emissões constituídos nos períodos de referência dos anos 2025 a 2039 transitam, se for caso disso, de um período de

referência para o período de referência subsequente. ***No entanto, os eventuais débitos de emissões remanescentes nos períodos de referência dos anos de 2029, 2034 e 2039 devem ser eliminados.***

referência para o período de referência subsequente.

## **Alteração 64**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea c)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 8 – n.º 2 – alínea a)

#### *Texto da Comissão*

a) Se, em qualquer ***dos períodos*** de referência ***dos anos 2025 a 2028, 2030 a 2033 e 2035 a 2038***, a soma dos débitos de emissões, subtraída da soma dos créditos de emissões, exceder o limite de débitos de emissões referido no artigo 7.º, n.º 1, terceiro parágrafo;

#### *Alteração*

a) Se, em qualquer ***período*** de referência, a soma dos débitos de emissões subtraída da soma dos créditos de emissões exceder o limite de débitos de emissões referido no artigo 7.º, n.º 1, terceiro parágrafo;

## **Alteração 65**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 11 – alínea c)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 8 – n.º 2 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

b) ***Se, no período de referência dos anos de 2029, 2034, 2039 e 2040, a soma dos débitos de emissões, subtraída da soma dos créditos de emissões, for positiva;***

#### *Alteração*

***Suprimido***

#### *Justificação*

*Dado o nível extremamente elevado de sanções previsto no presente regulamento, deve ser dada flexibilidade ao fabricante para transitar não só os créditos mas também as dívidas, sem impor um apuramento obrigatório das dívidas durante cinco anos.*

## Alteração 66

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 16

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 13-F (novo)

#### *Texto da Comissão*

4. Os montantes das coimas são considerados receitas do **orçamento geral da União**.

#### *Alteração*

4. Os montantes das coimas são considerados receitas **da rubrica orçamental específica «Apoio ao setor automóvel» do Fundo Social para o Clima**.

## Alteração 67

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – parágrafo 1

#### *Texto da Comissão*

Em **2028**, incumbe à Comissão avaliar a eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.

#### *Alteração*

Em **2027, o mais tardar**, incumbe à Comissão avaliar a eficácia e o impacto do presente regulamento e apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação.

***Caso se justifique, o relatório pode ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento. Até 31 de dezembro de 2025 e, posteriormente, todos os anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho informações sobre as condições favoráveis à adoção pelo mercado de veículos pesados com nível nulo de emissões na União. Nesse relatório, a Comissão avalia, nomeadamente, os seguintes elementos:***

***a) As matrículas de veículos pesados com nível nulo de emissões nos Estados-Membros,***

***b) A implantação de infraestruturas de***

*carregamento e abastecimento adequadas para veículos pesados nos Estados-Membros,*

*c) A aplicação de tarifação rodoviária, diferenciada em função das emissões de CO2 nos Estados-Membros,*

*d) O nível do preço médio das licenças de emissão ao abrigo do novo regime de comércio de licenças de emissão aplicável aos transportes rodoviários,*

*e) Outras medidas que apoiem a adoção de veículos pesados com nível nulo de emissões.*

*Se se considerar que uma ou várias das condições habilitadoras, nomeadamente as previstas nas alíneas b), c) ou d), não estão em conformidade com as metas estabelecidas para os fabricantes de veículos nos artigos 3.º-A e 3.º-B do presente regulamento, estas metas são revistas e as taxas sobre as emissões de CO2 excedentárias previstas no artigo 8.º do presente regulamento são suprimidas.*

## **Alteração 68**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 18**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 15 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*O mais tardar até 31 de dezembro de 2026 e tão cedo quanto possível, a Comissão publica um relatório em que estabelece uma metodologia para a avaliação e a comunicação uniforme de dados sobre as emissões de CO2 ao longo do ciclo de vida dos veículos pesados colocados no mercado da União. A Comissão transmite essa avaliação, incluindo, se adequado, propostas de medidas de acompanhamento, como, por exemplo, propostas legislativas, ao Parlamento*

## **Alteração 69**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea a)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17

#### *Texto da Comissão*

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento].

#### *Alteração*

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, **o artigo 4.º-A**, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento].

## **Alteração 70**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea a)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17 – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento].

#### *Alteração*

O poder de adotar atos delegados a que se referem o artigo 3.º-B, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos, a contar de [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor da presente regulamento].

***A Comissão adota os atos delegados referidos no artigo 3.º-B, n.º 2, o mais tardar 18 meses após a entrada em vigor do presente regulamento.***

## Justificação

*A presente alteração é necessária para proporcionar certezas na compra de autocarros urbanos.*

### Alteração 71

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea b)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

A delegação de poderes a que se referem o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

#### *Alteração*

A delegação de poderes a que se referem o **artigo 4.º-A**, o artigo 11.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, o artigo 13.º-C, n.º 3, o artigo 13.º-D, n.º 2, o artigo 13.º-E, n.º 4, o artigo 13.º-F, n.º 2, e o artigo 14.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

## Justificação

*A Comissão está incumbida de desenvolver uma metodologia de matrícula de veículos pesados movidos a combustíveis neutros em termos de CO2 por razões de cumprimento da regulamentação.*

### Alteração 72

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 19 – alínea c)

Regulamento (UE) 2019/1242

Artigo 17 – n.º 6

#### *Texto da Comissão*

c) No n.º 6, o texto «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, e do artigo 14.º, n.º 1» passa a ter a seguinte redação: «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, do artigo 13.º-C, n.º 3, do artigo 13.º-D, n.º 2, do artigo 13.º-F, n.º 2, e do artigo 14.º, n.º 1»;

#### *Alteração*

c) No n.º 6, o texto «artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, e do artigo 14.º, n.º 1» passa a ter a seguinte redação: «**Artigo 4.º-A**, artigo 11.º, n.º 2, do artigo 13.º, n.º 4, segundo parágrafo, do artigo 13.º-C, n.º 3, do artigo 13.º-D, n.º 2, do artigo 13.º-F, n.º 2, e do artigo 14.º,

n.º 1»;

### Alteração 73

#### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 1 – subponto 1.1.2 – quadro

	<i>Texto da Comissão</i>
Grupo de veículos segundo o anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400	Subgrupo de veículos (sg) atribuído para efeitos do presente regulamento
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>35c</b>	39-FE

*Alteração*

31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, <b>39c</b>	39-FE

#### *Justificação*

*Esta alteração corrige um erro tipográfico. O grupo de veículos 35c que figura no anexo I do Regulamento (UE) 2017/2400 seria erradamente atribuído a dois subgrupos diferentes, 35-FE e 39 FE, no presente regulamento. Em vez disso, o grupo de veículos 39c deve ser atribuído apenas ao subgrupo de veículos 39-FE.*

#### **Alteração 74**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Anexo I – ponto 1 – subponto 1.2**

	<i>Texto da Comissão</i>	
Categoria de veículos	Configuração do quadro	Critérios para os veículos



N	Rígido	de serviço Utilização de um dos seguintes algarismos, enumerados no anexo I, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2018/858, para completar o código da carroçaria indicado na rubrica 38 do certificado de conformidade: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Velocidade máxima igual ou inferior a 79 km/h
	Trator	

*Alteração*

Categoria de veículos	Configuração do quadro	Critérios para os veículos de serviço
N	Rígido	Utilização de um dos seguintes algarismos, enumerados no anexo I, apêndice 2, do Regulamento (UE) 2018/858, para completar o código da carroçaria indicado na rubrica 38 do certificado de conformidade: 09, 10, 15, 16, <b>17</b> , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

*Justificação*

*Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.*

*Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes,*

*carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes*

## **Alteração 75**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – ponto 2 – subponto 2.1**

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo I – ponto 2

### Texto da Comissão

#### 1. Cálculo das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de veículos pesados novos

As emissões específicas, em g/km, do veículo pesado novo  $v$  integrado no subgrupo  $sg$  ou do veículo primário desse veículo são calculadas do seguinte modo:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Em que:

$\sum_{mp}$  é o somatório estendido a todos os perfis de exploração  $mp$  indicados no quadro 2;

$sg$  é o subgrupo no qual o veículo pesado novo  $v$  foi integrado, nos termos do ponto 1 do presente anexo;

$W_{sg,mp}$  é a ponderação de cada perfil de exploração especificado nos pontos 2.1.1 a 2.1.3;

$CO2_{v,mp}$  são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo pesado novo  $v$ , determinadas para o perfil de exploração  $mp$ , comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B e normalizadas nos termos do anexo III;

$CO2p_{v,mp}$  são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo primário do veículo pesado novo  $v$ , determinadas para o perfil de exploração  $mp$  e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B;

No caso dos veículos a motor com nível nulo de emissões, os valores de  $CO2_{v,mp}$  e  $CO2p_{v,mp}$  são fixados em 0.

### Alteração

#### 2.1 Cálculo das emissões específicas de CO<sub>2</sub> de veículos pesados novos

As emissões específicas, em g/km, do veículo pesado novo  $v$  integrado no subgrupo  $sg$  ou do veículo primário desse veículo são calculadas do seguinte modo:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

Em que:

$\sum_{mp}$  é o somatório estendido a todos os perfis de exploração  $mp$  indicados no quadro 2;

$sg$	é o subgrupo no qual o veículo pesado novo $v$ foi integrado, nos termos do ponto 1 do presente anexo;
$W_{sg,mp}$	é a ponderação de cada perfil de exploração especificado nos pontos 2.1.1 a 2.1.3;
$CO_{2v,mp}$	são as emissões de $CO_2$ , em g/km, do veículo pesado novo $v$ , determinadas para o perfil de exploração $mp$ , comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B e normalizadas nos termos do anexo III;
$CO_{2pv,mp}$	são as emissões de $CO_2$ , em g/km, do veículo primário do veículo pesado novo $v$ , determinadas para o perfil de exploração $mp$ e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B;
$CCF_i$	<b>é o fator de correção do carbono para o combustível ou mistura de combustíveis em utilização <math>i</math>, definido no artigo 3.º, ponto 25, e calculado de acordo com o ponto 7 do presente anexo.</b>

No caso dos veículos a motor com nível nulo de emissões, os valores de  $CO_{2v,mp}$  e  $CO_{2pv,mp}$  são fixados em 0.

## Alteração 76

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – ponto 2.1.1

##### *Texto da Comissão*

Subgrupo de veículos ( $sg$ )*	Perfil de exploração ( $mp$ )**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0

##### *Alteração*

Subgrupo de veículos ( $sg$ )*	Perfil de exploração ( $mp$ )**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL,	MUL	MUR	COL	COR

							LER				
53	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0
54	<b>0,08</b>	<b>0,79</b>	0	0	<b>0,02</b>	<b>0,11</b>	0	0	0	0	0

### Justificação

*As ponderações dos perfis de exploração ( $W_{sg,mp}$ ) dos grupos 53 (camiões médios de tipo cabina) e 54 (camiões médios de tipo furgão) são alteradas para refletir melhor a utilização típica destes veículos. Os dados de campo mostram, de facto, que os perfis de distribuição regional têm uma quota mais elevada em comparação com o tempo que estes veículos passam nos ciclos de distribuição urbana.*

## Alteração 77

### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 2 – ponto 2.2

<i>Texto da Comissão</i>		<i>Alteração</i>	
Em que:		Em que:	
$\Sigma_v$	é o somatório <b><i>estendido</i></b> a todos os veículos pesados novos do fabricante do subgrupo $sg$ , sob reserva do disposto no artigo 7.º-B;	$\Sigma_v$	é o somatório <b><i>alargado</i></b> a todos os veículos pesados novos do fabricante do subgrupo $sg$ , <b><i>incluindo os veículos de serviço com nível nulo ou baixo de emissões</i></b> , sob reserva do disposto no artigo 7.º-B;
$CO_{2v}$	são as emissões específicas de $CO_2$ do veículo pesado novo $v$ , determinadas de acordo com o ponto 2.1;	$CO_{2v}$	são as emissões específicas de $CO_2$ do veículo pesado novo $v$ , determinadas de acordo com o ponto 2.1;
$CO_{2p_v}$	são as emissões específicas de $CO_2$ do veículo primário do veículo pesado novo $v$ , determinadas de acordo com o ponto 2.1;	$CO_{2p_v}$	são as emissões específicas de $CO_2$ do veículo primário do veículo pesado
$V_{sg}$	é o número de		

	veículos pesados novos do fabricante do subgrupo $sg$ ;		novo $v$ , determinadas de acordo com o ponto 2.1;
$V_{pv_{sg}}$	é o número dos veículos pesados novos do subgrupo $sg$ que, nos termos do artigo 7.º-B, são contabilizados com as emissões de CO2 dos seus veículos primários para efeitos do cálculo das emissões específicas médias de CO2 previsto no ponto 2.2.3;	$V_{sg}$	é o número de veículos pesados novos do fabricante, <b><i>incluindo veículos de serviço com nível nulo ou baixo de emissões</i></b> do subgrupo $sg$ ;
$PL_{sg}$	é a carga útil média dos veículos do subgrupo $sg$ , determinada de acordo com o ponto 2.5.	$V_{pv_{sg}}$	é o número dos veículos pesados novos do subgrupo $sg$ que, nos termos do artigo 7.º-B, são contabilizados com as emissões de CO2 dos seus veículos primários para efeitos do cálculo das emissões específicas médias de CO2 previsto no ponto 2.2.3;
$PN_{sg}$	é o número de passageiros médio dos veículos do subgrupo $sg$ , determinado de acordo com o ponto 2.5.	$PL_{sg}$	é a carga útil média dos veículos do subgrupo $sg$ , determinada de acordo com o ponto 2.5.
		$PN_{sg}$	é o número de passageiros médio dos veículos do subgrupo $sg$ , determinado de acordo com o ponto 2.5.

#### *Justificação*

*Os veículos de serviço devem continuar a estar isentos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Por outro lado, o âmbito de aplicação do presente regulamento deve ser alargado de modo a que os veículos de serviço com nível nulo de emissões possam ser contabilizados no desempenho específico do fabricante em termos de emissões de CO2 durante o período de referência.*

## Alteração 78

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – ponto 2.3 – subponto 2.3.2 – parágrafo 1

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
2.3.2 Períodos de referência de 2025 <i>a</i> <b>2029</b> [...]	2.3.2 Períodos de referência <i>a partir</i> de 2025 [...]

#### *Justificação*

*Importa salientar que a penetração no mercado das tecnologias de emissões nulas no setor dos veículos pesados é ainda incerta devido à disponibilidade de condições estruturais propícias e à aceitação dos clientes. O regulamento deve continuar a proporcionar alguma flexibilidade para ajudar os fabricantes de veículos a vender novos veículos com nível nulo de emissões. Por estes motivos, importa prolongar o fator ZLEV, ajustando-o ao período em que o regulamento permanecerá em vigor, e aumentar o contributo máximo desse fator.*

## Alteração 79

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – ponto 2.3 – subponto 2.3.3

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
<b>2.3.3 Períodos de referência a partir de 2030</b> <b>ZLEV = 1</b>	<b>Suprimido</b>

## Alteração 80

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 2 – ponto 2.4

#### *Texto da Comissão*

[...]

Em que:

$V_{zev_{sg}}$  é o número de veículos pesados novos com nível nulo de emissões do fabricante do subgrupo *sg*;

$V_{pv_{sg}}$  é o número dos veículos pesados novos do subgrupo *sg* que, nos termos do artigo 7.º-B, são contabilizados com as emissões de CO<sub>2</sub> dos seus veículos primários para efeitos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> previsto no ponto 2.2;

$V_{sg}$  é o número de veículos pesados novos do fabricante do subgrupo  $sg$ ;  
 $V$  é o número de veículos pesados novos do fabricante.

#### *Alteração*

[...]

Em que:

$V_{zev_{sg}}$  é o número de veículos pesados novos com nível nulo de emissões do fabricante do subgrupo  $sg$ ;

$V_{pv_{sg}}$  é o número dos veículos pesados novos do subgrupo  $sg$  que, nos termos do artigo 7.º-B, são contabilizados com as emissões de CO<sub>2</sub> dos seus veículos primários para efeitos do cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> previsto no ponto 2.2;

$V_{sg}$  é o número de veículos pesados novos do fabricante, ***incluindo veículos de serviço com nível nulo ou baixo de emissões***, do subgrupo  $sg$ ;

$V$  é o número de veículos pesados novos do fabricante, ***incluindo veículos de serviço com nível nulo ou baixo de emissões***.

#### *Justificação*

*Os veículos de serviço devem continuar isentos do âmbito de aplicação do presente regulamento. No entanto, quando se trata de tecnologias de emissões nulas estes veículos serão os primeiros a ser colocados no mercado (por exemplo, para a recolha de resíduos urbanos). Para esse feito, importa alargar o âmbito de aplicação do regulamento de forma a permitir a contabilização dos veículos de serviço com nível nulo de emissões no desempenho específico de um fabricante em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> no período de referência em causa.*

### **Alteração 81**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – ponto 2 – subponto 2.7**



*Texto da Comissão*

2.7. Emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> por fabricante referidas no artigo 4.º

Para cada fabricante, calculam-se as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> do seguinte modo:

2.7.1. Períodos de referência de 2019 a 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Períodos de referência a partir de 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Em que:

$\sum_{sg}$	somatório estendido aos subgrupos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO <sub>2</sub> em causa, de acordo com o ponto 4.2;
$ZLEV$	determinado de acordo com o ponto 2.3;
$share_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.4;
$zev_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.4;
$pv_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.4;
$MPW_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.6;
$avgCO2_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 2.2;
$rCO2_{sg}$	determinado de acordo com o ponto 3.1.2.

*Alteração*

Emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> por fabricante referidas no artigo 4.º

Para cada fabricante, calculam-se as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> do seguinte modo:

2.7.1. Períodos de referência de 2019 a 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Períodos de referência a partir de 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Em que:

$\sum_{sg}$  somatório estendido aos subgrupos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> em causa, de acordo com o ponto 4.2;

*ZLEV* determinado de acordo com o ponto 2.3;

*share<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 2.4;

*zev<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 2.4;

*pv<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 2.4;

*MPW<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 2.6;

*avgCO2<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 2.2;

*avgCO2p<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 2.2;

*rCO2<sub>sg</sub>* determinado de acordo com o ponto 3.1.2.

*percentagem<sub>sgEHC</sub>* a quota-parte no subgrupo *sg* de veículos pesados novos da categoria N3 do fabricante cuja utilização é autorizada num veículo combinado extrapesado (EHC)

*α<sub>sg</sub>* o fator de compensação utilizado para ajustar o efeito da carga útil mais elevada de uma EHC nos camiões do fabricante, em função da massa máxima admissível média da combinação em serviço, utilizando o valor ponderado do resultado das seguintes fórmulas:

*α<sub>sg</sub>* =  $1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100$ , para camiões que fazem parte de um veículo combinado extrapesado 8x4

*α<sub>sg</sub>* =  $1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100$ , para outros camiões que fazem parte de um veículo combinado extrapesado

*avgGVW<sub>sg comb</sub>* a média específica do fabricante no país de registo para a massa máxima (em toneladas) admissível do conjunto em serviço para os camiões em questão que façam parte de um

*veículo combinado extrapesado no subgrupo sg, sempre que seja satisfeita a seguinte condição:*

*Para efeitos do cálculo das emissões de CO<sub>2</sub>, um camião abrangido pelo presente regulamento é considerado parte de um veículo combinado extrapesado se pertencer à categoria N3 e a massa máxima admissível em serviço do conjunto de veículos no país de registo for superior a 60 toneladas, devendo tal facto ter sido comunicado em conformidade com o anexo IV, parte A, alínea r).*

## **Alteração 82**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – ponto 3 – subponto 3.2 – quadro**

*Texto da Comissão*

Períodos de comunicação aplicáveis aos subgrupos

Os seguintes períodos de referência aplicam-se como períodos de comunicação a subgrupos de veículos:

Subgrupo de veículos <i>sg</i>	Período de referência do ano aplicável como período de comunicação
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	2019
Todos os outros	2025

*Alteração*

Períodos de comunicação aplicáveis aos subgrupos

Os seguintes períodos de referência aplicam-se como períodos de comunicação a subgrupos de veículos:

Subgrupo de veículos <i>sg</i>	Período de referência do ano aplicável como período de comunicação
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	2019
<b><i>1s, 1,2, 3, 11, 12 e 16</i></b>	<b><i>2020</i></b>
Todos os outros	2025

## **Alteração 83**

## Proposta de regulamento

### Anexo I – ponto 4 – subponto 4.2

#### *Texto da Comissão*

4.2 Subgrupos de veículos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> e dos objetivos específicos de emissões dos fabricantes

Os seguintes subgrupos sg são incluídos no cálculo das emissões específicas de CO<sub>2</sub>  $CO_2(X)$ , dos objetivos específicos de emissões,  $T(X)$ , e da trajetória de emissões de CO<sub>2</sub>,  $ET(X)_Y$ :

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupos de veículos sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alínea a)	subgrupos de veículos de transporte de mercadorias sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d), e do artigo 3.º-A, n.º 3	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d)	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos «veículo com nível nulo de emissões» nos termos do artigo 3.º-B
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	Todos os subgrupos de veículos referidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.3.	os 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2, 33-DD, 35-FE e 39-FE

#### *Alteração*

4.2 Subgrupos de veículos incluídos no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> e dos objetivos específicos de emissões dos fabricantes

Os seguintes subgrupos sg são incluídos no cálculo das emissões específicas de CO<sub>2</sub>  $CO_2(X)$ , dos objetivos específicos de emissões,  $T(X)$ , e da trajetória de emissões de CO<sub>2</sub>,  $ET(X)_Y$ :

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
subgrupos de veículos sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A,	subgrupos de veículos de transporte de mercadorias	subgrupos de veículos de transporte de passageiros	subgrupos de veículos de transporte de passageiros sujeitos a objetivos «veículo com nível nulo de emissões»

n.º 1, alínea a)	sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d), e do artigo 3.º-A, n.º 3	sujeitos a objetivos de emissões de CO <sub>2</sub> nos termos do artigo 3.º-A, n.º 1, alíneas b), c) e d)	nos termos do artigo 3.º-B
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	Todos os subgrupos de veículos referidos nos pontos 1.1.1 e 1.1.3.	os <b>31-L2</b> , 32-C2, 32-C3, 32-DD, <b>33-L2</b> , 34-C2, 34-C3 e 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE e 39-FE

### Justificação

*Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.*

*Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.*

*Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.*

## Alteração 84

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – ponto 4.3.1 – quadro

*Texto da Comissão*

Objetivos de redução das emissões de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$	
	Período do referência dos anos

Subgrupo		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040
Camiões médios	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Camiões pesados > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Camiões pesados > 16 t com configuração de eixos 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Camiões pesados > 16 t com configurações de eixos especiais	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Autocarros de turismo e autocarros interurbanos ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <b>31-L2</b> e <b>33-L2</b>	0	43 %	64 %	90 %
Veículos primários de autocarros de turismo ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Reboques		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semirreboques		0	15 %	15 %	15 %

Alteração

Objetivos de redução das emissões de CO <sub>2</sub> $rf_{sg}$ e $rfp_{sg}$	
	Período do referência dos anos

Subgrupo		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040
Camiões médios	53, 54	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Camiões pesados > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Camiões pesados > 16 t com configuração de eixos 4x2 e 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD e 10-LH	15 %	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Camiões pesados > 16 t com configurações de eixos especiais	11, 12, 16	0	<b>30 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Autocarros de turismo ( <i>rf<sub>sg</sub></i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Veículos primários de autocarros de turismo ( <i>rfp<sub>sg</sub></i> )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3 e 34-DD	0	<b>15 %</b>	<b>50 %</b>	<b>70 %</b>
Reboques		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Semirreboques		0	15 %	15 %	15 %

### *Justificação*

*Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate.*

Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

## Alteração 85

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – ponto 4 – ponto 4.3.2 – quadro

<i>Texto da Comissão</i>					
Percentagens de veículos com nível nulo de emissões $zevM_{sg}$					
Subgrupos sg	Período do referência dos anos				
	Antes de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040	
Autocarros pesados urbanos	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, <b>31-L2 e 33-L2</b>	0	<b>100 %</b>	100 %	100 %
<i>Alteração</i>					
Percentagens de veículos com nível nulo de emissões $zevM_{sg}$					
Subgrupos sg	Período do referência dos anos				
	Antes de 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	A partir de 2040	
Autocarros pesados urbanos	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE e 39-FE	0	<b>80 %</b>	100 %	100 %



## Justificação

*A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.*

*In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.*

*Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment*

### Alteração 86

#### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 7 (novo)

*Texto da Comissão*

#### *Alteração*

### 7. CÁLCULO DO FATOR DE CORRECÇÃO DO CARBONO (CCF)

**Para cada combustível ou mistura de combustíveis *i*, o CCF é calculado de acordo com o seguinte método:**

**7.1 Para os combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>, tal como definidos no artigo 3.º, ponto 25, e utilizados em conformidade com o artigo 4.º-A, CCF<sub>*i*</sub> = 1;**

**7.2 Para os combustíveis que não sejam combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>, CCF<sub>*i*</sub> = 0;**

**7.3 Para as misturas de combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub> e de combustíveis que não sejam combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub>, o CCF é calculado de acordo com a seguinte fórmula:**

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

**Em que:**

**CCF<sub>i</sub>** designa o fator de correção do carbono para uma mistura específica de combustível convencional e de combustível neutro em termos de CO<sub>2</sub> i

**SHARES<sub>n,i</sub>** designa a percentagem de combustível renovável i declarada na base de dados SHARES, para o último período de referência disponível n e calculada como a quota média em todos os Estados-Membros da UE.

**SHARES<sub>n-1,i</sub>** designa a percentagem de combustível renovável i declarada na base de dados SHARES, para o no penúltimo período de referência disponível n e calculada como a percentagem média em todos os Estados-Membros da UE.

A base de dados SHARES está disponível no seguinte endereço:  
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

#### *Justificação*

*O regulamento deve introduzir um fator de correção para o carbono robusto e transparente para os combustíveis de nível nulo ou baixo de carbono. Tal não deve modificar a abordagem geral do regulamento, mas ajudaria a enfrentar as lacunas de uma abordagem centrada no escape e a reconhecer a verdadeira pegada a nível de gases com efeito de estufa dos veículos e os combustíveis que utilizam.*

#### **Alteração 87**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Anexo III – ponto 1 – parágrafo 2 – subparágrafo 9**

###### *Texto da Comissão*

são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo primário do veículo pesado novo v, determinadas para o perfil de exploração mp e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B;

###### *Alteração*

são as emissões de CO<sub>2</sub>, em g/km, do veículo pesado novo v, determinadas para o perfil de exploração mp e comunicadas nos termos dos artigos 13.º-A e 13.º-B;

#### *Justificação*

*A presente alteração corrige um erro: a definição do CO<sub>2</sub>v,mp do anexo III deve referir-se unicamente ao veículo completado. As emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos primários não são corrigidas em função do número de passageiros, dado que todos os veículos primários de um*

determinado subgrupo são simulados com o mesmo número de passageiros. Isto também decorre das definições do CO<sub>2</sub>pv,mp no ponto 2.1 do anexo I, que não remete para o anexo III para uma correção.

## **Alteração 88**

### **Proposta de regulamento**

**Anexo IV – parte A – alínea q-A) (nova)**

Regulamento (UE) 2019/1242

Anexo IV – alínea q-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***q-A) Massa máxima de um camião de categoria N3 num veículo combinado extrapesado (EHC) a que se refere o anexo I, ponto 2.7.2., no país de matrícula do camião, quando este estiver acoplado a um ou mais semirreboques/reboques com lança;***

## PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

<b>Título</b>	Alteração ao Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e que revoga o Regulamento (UE) 2018/956
<b>Referências</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 29.3.2023
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 29.3.2023
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Andris Ameriks 19.4.2023
<b>Exame em comissão</b>	24.5.2023
<b>Data de aprovação</b>	19.9.2023
<b>Resultado da votação final</b>	+: 29 –: 11 0: 3
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final</b>	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

## VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Focchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções

## PROCESSO DA COMISSÃO COMPETENTE QUANTO À MATÉRIA DE FUNDO

<b>Título</b>	Alteração do Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO <sub>2</sub> dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações, e revogação do Regulamento (UE) 2018/956			
<b>Referências</b>	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
<b>Data de apresentação ao PE</b>	15.2.2023			
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 29.3.2023			
<b>Comissões encarregadas de emitir parecer</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
<b>Comissões que não emitiram parecer</b> Data da decisão	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
<b>Relatores</b> Data de designação	Bas Eickhout 1.10.2023			
<b>Relatores substituídos</b>	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
<b>Exame em comissão</b>	26.4.2023	26.6.2023		
<b>Data de aprovação</b>	24.10.2023			
<b>Resultado da votação final</b>	+: –: 0:	48 36 1		
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Fiocchi, Heléne Fritzon, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Mesure, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraiki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
<b>Suplentes presentes no momento da votação final</b>	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
<b>Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final</b>	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria Noichl, Rob Rooker			

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

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjård
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooken, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyragi, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Legenda dos símbolos utilizados:

+ : votos a favor

- : votos contra

0 : abstenções