Parlamento Europeu
2024-2029

Comissão do Ambiente, do Clima e da Segurança Alimentar
Comissão dos Transportes e do Turismo

2025/0421(COD)

23.6.2026

ALTERAÇÕES
252 - 537

Projeto de relatório
Tiemo Wölken, François Kalfon
(PE787.931v01-00)

Veículos limpos nas frotas das empresas

Proposta de regulamento
(COM(2025)0994 – 2025/0421(COD))

Alteração 252
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão	*Alteração*
(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.	(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com nível nulo de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

Or. en

Alteração 253
Li Andersson

Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão	*Alteração*
(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com	(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com

nível nulo ***ou baixo*** de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

nível nulo de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

Or. en

Alteração 254
Merja Kyllönen

Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão	*Alteração*
(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos	(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente acelerando a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nas frotas de pessoas coletivas, ***tornando os veículos com nível nulo de emissões mais acessíveis do ponto de vista financeiro e*** promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível

fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.	da União, devido à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos. ***Além disso, salienta que as medidas políticas previstas devem respeitar plenamente o princípio da subsidiariedade e proporcionar flexibilidade suficiente no que diz respeito às opções de execução nacionais e locais.***

Or. en

Justificação

Este esclarecimento é necessário para assegurar que, embora o regulamento estabeleça metas comuns a nível da União, os Estados-Membros mantenham flexibilidade suficiente na conceção e aplicação das medidas necessárias para as alcançar.

Alteração 255
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão	*Alteração*
(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido	(20) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente a aceleração da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nas frotas de pessoas coletivas, promovendo simultaneamente a competitividade do setor automóvel da União, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros isoladamente de uma forma que garanta sinais de mercado suficientes e claros para os operadores de frotas em toda a UE, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, devido

à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.	à coerência com os instrumentos jurídicos ao nível da UE que dizem respeito aos fabricantes de veículos, a União pode adotar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade, conforme consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos***, tornando os veículos com nível nulo de emissões mais acessíveis do ponto de vista financeiro***.
	Or. en

Alteração 256
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) Tendo em conta a diversidade das estruturas de mercado, o grau de preparação das infraestruturas, os modelos de locação financeira, os sistemas de tributação e as condições operacionais em toda a União, a descarbonização das frotas de pessoas coletivas deve ser apoiada principalmente através de medidas facilitadoras, orientações, intercâmbio de boas práticas e incentivos específicos, incluindo infraestruturas de carregamento e abastecimento acessíveis ao público, reforço da rede e da sua capacidade, preços da energia acessíveis, capacidade suficiente de produção de veículos, acesso a soluções de financiamento e locação financeira e condições de valor residual estáveis. Na ausência de tais condições favoráveis, as metas obrigatórias correm o risco de criar distorções económicas e operacionais desproporcionadas. Neste contexto, as orientações da Comissão

podem ajudar os Estados-Membros a identificar as vias mais eficazes em termos de custos e viáveis do ponto de vista operacional para frotas de pessoas coletivas mais limpas, preservando simultaneamente a competitividade e evitando encargos administrativos desproporcionados.

Or. en

Justificação

O presente considerando reflete a necessidade de um quadro flexível e proporcionado, capaz de ter em conta as diferentes circunstâncias nacionais e de apoiar uma transição pragmática para frotas de pessoas coletivas mais limpas.

Alteração 257
Flavio Tosi

Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) As medidas adotadas pelos Estados-Membros devem evitar criar obrigações de compra de facto para as empresas individuais, nomeadamente através de cadeias de locação financeira, acordos de subcontratação ou requisitos de licenciamento.

Or. en

Justificação

A transição para frotas de pessoas coletivas mais limpas deve preservar a liberdade das empresas e evitar obrigações diretas e indiretas desproporcionadas para os operadores.

Alteração 258
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Considerando 20-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	20-B. Em conformidade com os princípios da iniciativa «Legislar Melhor» e os objetivos estabelecidos na Bússola para a Competitividade, a ação da União no domínio da descarbonização das frotas de pessoas coletivas deve minimizar os encargos administrativos desnecessários, preservar a segurança do investimento e evitar custos de conformidade desproporcionados para as empresas, nomeadamente as PME.

Or. en

Justificação

A transição para frotas de pessoas coletivas mais limpas deve continuar a ser compatível com os objetivos de competitividade da União e com a necessidade de reduzir os encargos regulamentares e administrativos excessivos.

Alteração 259
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Considerando 20-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-C) As medidas adotadas pelos Estados-Membros nos termos da presente diretiva não devem resultar em obrigações de compra direta ou indireta impostas a empresas individuais, nomeadamente através de cadeias de locação financeira, acordos de subcontratação ou requisitos de licenciamento.

Or. en

Justificação

A transição para frotas de pessoas coletivas mais limpas deve preservar a liberdade das empresas e evitar obrigações indiretas desproporcionadas para os operadores.

Alteração 260
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 261
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece ***um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de*** veículos ***com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro***. O presente regulamento não ***impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas***.	O presente regulamento estabelece ***as condições em que os Estados-Membros podem tomar medidas na área dos veículos de pessoas coletivas. Estas medidas devem ser tecnologicamente abertas, proporcionadas e baseadas no ciclo de vida. Os*** veículos ***não devem ser classificados como limpos nem receber privilégios regulamentares unicamente com base na ausência de emissões do tubo de escape. É essencial uma avaliação abrangente do ciclo de vida, englobando o fabrico, a extração de matérias-primas, o fornecimento de energia ou combustível, a utilização, a manutenção, a reciclagem e o descarte***. O presente regulamento não

	deve ser aplicado de forma a privilegiar ou desfavorecer determinadas tecnologias de propulsão sem uma avaliação completa do seu ciclo de vida.

Or. de

Justificação

O regulamento deve ter por objeto a abertura tecnológica e a avaliação do ciclo de vida. A lógica do tubo de escape, por si só, não é suficiente.

Alteração 262
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. ***Estabelece metas para a*** percentagem ***de*** veículos ***com nível nulo ou baixo de emissões*** nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas ***em cada Estado-Membro***. ***O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.***	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões***, incluindo veículos que utilizam combustíveis sustentáveis hipocarbónicos,*** na União. ***Exige que os Estados-Membros definam estratégias nacionais que apoiem um aumento progressivo da*** percentagem ***desses*** veículos nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas ***no seu território***.

Or. en

Alteração 263
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*

O presente regulamento estabelece um quadro ***para aumentar*** a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União***. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões*** nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. ***O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.***	O presente regulamento estabelece um quadro ***destinado a apoiar*** a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões***, incluindo veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF),*** na União***, através de planos nacionais adotados pelos Estados-Membros,*** nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro.
	Or. en

Alteração 264
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente ***regulamento*** estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para ***a*** percentagem ***de*** veículos ***com nível nulo ou baixo de emissões*** nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. ***O*** presente ***regulamento*** não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	***A*** presente ***diretiva*** estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões***, incluindo veículos que utilizam combustíveis sustentáveis com baixo teor de carbono, sendo que estes combustíveis são os definidos pela Diretiva (UE) 2018/2001, que cumprem os critérios estabelecidos nos artigos 29.º, 29.º-A e 31.º dessa diretiva e nos atos delegados conexos,*** na União. Estabelece metas ***indicativas*** para ***o aumento progressivo da*** percentagem ***desses*** veículos nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. ***A*** presente ***diretiva*** não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.
	Or. en

Justificação

A presente alteração alinha o objeto da diretiva com a sua estrutura-alvo indicativa, esclarecendo que a diretiva estabelece um quadro para incentivar um aumento progressivo

dos veículos menos poluentes, em vez de impor obrigações de compra vinculativas. Esclarece igualmente que os veículos com nível baixo de emissões devem abranger adequadamente os veículos que utilizam combustíveis hipocarbónicos sustentáveis, tal como definidos de acordo com a Diretiva Energias Renováveis (DER) da UE, em consonância com uma abordagem tecnologicamente aberta e com o objetivo de uma transição pragmática.

Alteração 265
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União***. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes*** empresas ***em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar*** metas ***mais ambiciosas***.	***A Comissão deve elaborar orientações não vinculativas destinadas a apoiar*** a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União***, tendo em conta as circunstâncias nacionais, a disponibilidade das infraestruturas, as condições de mercado e as realidades operacionais nos diferentes Estados-Membros. Essas orientações devem apoiar o intercâmbio de boas práticas e identificar medidas facilitadoras, incluindo incentivos específicos, implantação de infraestruturas, preparação da rede, soluções de financiamento e medidas de apoio à competitividade das*** empresas***, nomeadamente das PME. Os Estados-Membros devem continuar a ter liberdade para adotar medidas e*** metas ***nacionais, de acordo com as respetivas circunstâncias nacionais e prioridades políticas***.

Or. en

Justificação

Dadas as grandes diferenças entre os Estados-Membros em matéria de infraestruturas, fiscalidade, modelos de locação financeira, condições económicas e necessidades operacionais, um quadro não vinculativo baseado em orientações da Comissão, intercâmbio de boas práticas e medidas facilitadoras seria mais proporcionado do que a legislação vinculativa da União. Respeitaria melhor a subsidiariedade, a proporcionalidade e a

iniciativa «Legislar melhor», limitando simultaneamente os encargos e os custos, especialmente para as PME.

Alteração 266
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro ***voluntário*** para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas ***voluntárias*** para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. ***Não é aplicável às PME, na aceção da Recomendação 2003/361/CE da Comissão, nem às empresas de locação financeira ou de aluguer de veículos.*** O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.

Or. en

Alteração 267
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas ***não vinculativas*** para a percentagem de veículos ***novos*** com nível nulo ou baixo de emissões nos

furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. ***O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.***	automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro.

Or. en

Justificação

Os dados disponíveis revelam que foram os incentivos e o investimento em infraestruturas – e não as metas – que impulsionaram os Estados-Membros da UE com a adoção mais rápida de veículos elétricos das empresas. Por conseguinte, a presente proposta deve estabelecer metas ambiciosas, incentivando simultaneamente os Estados-Membros a desenvolverem medidas destinadas a promover a adoção de veículos elétricos das empresas e, de um modo mais geral, a adoção de veículos elétricos.

Alteração 268
Markus Ferber

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. ***O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.***	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas ***não vinculativas*** para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. *(A presente alteração aplica-se à totalidade do texto. A sua aprovação implica que se proceda às alterações correspondentes em todo o texto.)*

Or. en

Alteração 269
Yvan Verougstraete, Grégory Allione

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas. ***Os seguintes grupos de veículos ficam isentos do âmbito de aplicação do presente regulamento e das metas estabelecidas no artigo 3.º:*** ***a) Veículos utilizados para efeitos de manutenção da saúde pública, da segurança e da ordem públicas, manutenção ou restabelecimento de serviços essenciais prestados por grandes empresas, nomeadamente através da prestação de assistência imediata em situações de emergência com origem natural ou humana ou em caso de perturbações do serviço, como, por exemplo, veículos da polícia, ambulâncias, veículos da proteção civil e de salvamento, veículos de intervenção ou veículos de bombeiros;*** ***b) Veículos da categoria M1 especialmente concebidos ou modificados para o transporte de uma ou mais pessoas em cadeiras de rodas na circulação na via pública;*** ***c) Veículos concebidos e construídos para tarefas ou trabalhos específicos e que, devido à sua conceção, não são adequados para o transporte de pessoas ou mercadorias, incluindo veículos especificamente adaptados para a prestação de serviços essenciais de***

	interesse público, nomeadamente relacionados com a proteção de infraestruturas críticas;
	d) Veículos concebidos e construídos para o transporte a temperatura controlada de bens essenciais pertinentes para a manutenção da saúde, segurança ou ordem públicas, nos casos em que a eletrificação total não seja tecnologicamente possível.

Or. en

Justificação

Com base no projeto de relatório, com categorias adicionais de veículos a isentar, tendo em conta a impossibilidade técnica e a pertinência dos serviços a prestar.

Alteração 270
Grégory Allione, Valérie Devaux, Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.
	O presente regulamento não se aplica a automóveis e furgões de empresa especialmente concebidos para responder a emergências, incluindo veículos utilizados para o restabelecimento e a manutenção urgentes de redes críticas de energia, eletricidade, gás, água ou telecomunicações, sempre que os requisitos operacionais desses serviços

não possam ser razoavelmente cumpridos por tecnologias de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, tendo em conta os requisitos de disponibilidade, tempo de resposta, carga útil, fiabilidade e segurança.

Or. en

Justificação

Corporate cars and vans used for emergency response operations, including the urgent restoration and maintenance of critical energy, electricity, gas, water and telecommunications networks, should be exempted from the scope of this Regulation. These vehicles often operate during extreme weather events or outages in areas without access to electricity, where recharging is not possible. Current zero- and low-emission vehicle technologies cannot reliably meet the operational requirements of such services in terms of availability, response time, payload, reliability and safety. This is particularly the case for specialised vehicles such as aerial work platforms.

Consequently, these emergency response vehicles should be excluded from the calculation of the targets for the share of zero- and low-emission vehicles applicable from 2030 and 2035. Such an exemption would prevent disproportionate burdens on operators responsible for critical infrastructure and help ensure rapid emergency interventions and public safety.

Alteração 271
Urmas Paet

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas. ***O presente regulamento não se aplica aos veículos referidos no artigo 2.º, n.os 2 e 3, do Regulamento (UE) 2018/858 do***

Parlamento Europeu e do Conselho, e no anexo I, parte A, pontos 5.2 a 5.5 e 5.7, do mesmo regulamento.

Or. en

Alteração 272
Luděk Niedermayer, Martine Kemp, Wouter Beke, Pascal Arimont, Liesbet Sommen

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1
Proposta de regulamento COM(2025) 994 – 2025/0421(COD)
Artigo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas. ***Os veículos alugados a pessoas singulares ou a micro, pequenas ou médias empresas, na aceção do artigo 2.º, pontos 8 a 10, do presente regulamento, estão excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento e não contam para o cumprimento das metas.***

Or. en

Justificação

A redação proposta assegura uma maior coerência com o âmbito de aplicação da legislação. Uma vez que os veículos adquiridos diretamente por PME ou particulares não são abrangidos pelo regulamento, a mesma exclusão deve aplicar-se quando esses veículos são adquiridos através de acordos de locação financeira.

Alteração 273

Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo de emissões na União ***e para melhorar a disponibilidade e a acessibilidade do ponto de vista financeiro destes veículos no mercado de segunda mão***. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro***, bem como uma meta específica para que as grandes empresas matriculem bicicletas novas convencionais ou assistidas eletricamente***. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.

Or. en

Alteração 274
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis ***e furgões*** de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.

Or. fr

Alteração 275
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.

Or. en

Justificação

While the CO_2 standards allow low-emission vehicles, they mandate the sale of new cars of 90% and 40% for vans by 2035; mirroring this ambition here is vital to avoid policy contradictions that weaken Europe's global leadership and perpetuate dependencies on imported fuels. Excluding Plug-in Hybrids (PHEVs), which often underperform on real-world emissions, prevents flooding the second-hand market with technologies that were meant to enable the transition to zero-emission. This clarity secures investment, drives down costs, and ensures corporate fleets accelerate a fair transition by supplying households and SMEs with vehicles truly aligned the EU's resilience and competitiveness goals.

Alteração 276
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos

com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas. ***A ausência de uma sanção financeira automática não isenta os Estados-Membros da sua obrigação de executar políticas que permitam avançar no sentido da consecução dos objetivos fixados pelo regulamento.***
	Or. fr

Alteração 277
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas.	O presente regulamento estabelece um quadro para aumentar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União. Estabelece metas para a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nos automóveis e furgões de empresa novos matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro. O presente regulamento não impede qualquer Estado-Membro de fixar metas mais ambiciosas. ***Ao acelerar a renovação das frotas de pessoas coletivas para veículos com nível nulo de emissões, o presente regulamento visa também aumentar a disponibilidade e a comportabilidade financeira dos veículos com nível nulo de emissões no mercado de segunda mão, melhorando assim o acesso à mobilidade limpa para os trabalhadores por conta de outrem, os trabalhadores independentes e os agregados familiares***

de rendimentos baixos e médios.

Or. en

Alteração 278
Markus Ferber

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	O presente regulamento não é aplicável a:
	a) Veículos matriculados por uma empresa de locação financeira, de locação-venda, de aluguer de curta duração de veículos ou de financiamento ao consumo;
	b) Veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, alíneas a), b) e c), e o artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/858;
	c) Veículos a motor equipados com equipamento especial de bordo ou máquinas montadas para utilização nos setores da gestão da infraestrutura e não destinados ao transporte de passageiros que não o seu próprio pessoal;
	d) Veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida que necessitem da utilização de uma cadeira de rodas ou de uma scooter de mobilidade;
	e) Veículos a motor explorados por serviços públicos essenciais, como os operadores de transportes públicos, para a proteção e manutenção das infraestruturas e serviços conexos, incluindo a resposta rápida a incidentes;
	f) Veículos matriculados por um fabricante de veículos, nomeadamente para fins de investigação, desenvolvimento, ensaio, validação, demonstração, pré-série ou homologação,

desde que esses veículos não sejam utilizados como veículos de empresa comuns ou como parte da frota da empresa normal do fabricante.

Or. en

Alteração 279
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	O presente regulamento não é aplicável a:
	a) Veículos utilizados para efeitos de manutenção da saúde, da segurança e da ordem públicas, manutenção ou restabelecimento de serviços essenciais prestados por grandes empresas, nomeadamente através da garantia do abastecimento seguro, ininterrupto e sem riscos de medicamentos a hospitais e farmácias e/ou da prestação de assistência imediata em situações de emergência com origem natural ou humana ou em caso de perturbações do serviço, como, por exemplo, veículos da polícia, ambulâncias, veículos da proteção civil e de salvamento, veículos de intervenção ou veículos de bombeiros;
	b) Furgões com temperatura controlada especialmente adaptadas que são essenciais para garantir a distribuição segura e contínua de medicamentos com temperatura controlada para entrega.

Or. en

Justificação

Os veículos com nível nulo ou baixo de emissões ainda não constituem uma opção adequada para determinados perfis de utilização, em especial quando é necessário realizar tarefas relacionadas com a segurança e a ordem pública, os serviços municipais e as situações de emergência, a saúde pública e a proteção civil. Até ao momento, as empresas não dispõem de

baterias com capacidade suficiente para permitir o controlo de temperatura necessário ou uma refrigeração adequada num veículo elétrico. Esta questão é ainda mais complicada quando as entregas são necessárias em climas extremamente quentes ou frios.

Alteração 280
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 1.º-A
	Exclusões
	São excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento os seguintes grupos de veículos:
	a) Os veículos referidos no artigo 2.º, n.os 2 e 3, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, e no anexo I, parte A, pontos 5.2 a 5.5 e 5.7, do mesmo regulamento;
	b) Os veículos referidos no anexo I, parte A, ponto 5.5, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho;
	c) Os veículos referidos no artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho;
	d) Os veículos matriculados por operadores de aluguer de curta duração, bem como por empresas de locação financeira, de locação-venda, de aluguer ou de financiamento ao consumo.

Or. en

Alteração 281

Nina Carberry, Seán Kelly

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os veículos matriculados por uma empresa, ou em seu nome, com o objetivo principal de os disponibilizar a terceiros, sem condutor, ao abrigo de contratos de aluguer de curta duração não superiores a 30 dias consecutivos não são tidos em conta para efeitos dos objetivos estabelecidos no artigo 3.º.

Or. en

Alteração 282
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2) «veículo novo», um veículo que é matriculado na União pela primeira vez;	2) «veículo novo», um veículo que é matriculado na União pela primeira vez***, concebido e montado no território da UE, com, pelo menos, 60 % do valor dos seus componentes estratégicos (motor, bateria, eletrónica) produzidos na União, ou cuja pegada de carbono associada ao seu fabrico e transporte respeita os limites ambientais rigorosos fixados pelo Estado-Membro de matrícula. Os veículos de exposição e de demonstração das redes de distribuição automóvel estão excluídos desta definição***;

Or. fr

Justificação

Mais do que nunca, é nosso dever proteger a indústria automóvel europeia. Temos de lutar contra a concorrência desleal (fábricas «chave de parafusos», importações a baixo custo) e garantir os milhares de postos de trabalho que esta indústria representa. No caso dos

veículos importados, é aplicado o Score Carbone (pontuação de carbono) francês. Além disso, isentamos os veículos de ensaio e de demonstração das restrições aplicáveis aos veículos novos, evitando assim penalizar os concessionários na sua atividade quotidiana.

Alteração 283
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2) «veículo novo», um veículo que é matriculado ***na União*** pela primeira vez;	2) «veículo novo», um veículo que é matriculado pela primeira vez;

Or. fr

Alteração 284
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4) «furgão», um veículo de categoria N_1 previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858;	***Suprimido***

Or. fr

Justificação

Excluem-se os furgões deste texto. Tal como os veículos pesados de mercadorias, estes veículos enfrentam graves restrições operacionais e uma grave falta de pontos de carregamento. Impor a eletrificação obrigatória desta frota penalizaria injustamente a grande maioria dos profissionais, designadamente os condutores de entregas, as pequenas e médias empresas (PME), os trabalhadores qualificados, os comerciantes e os subcontratantes industriais.

Alteração 285

Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4) «furgão», um veículo de categoria N_1 previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858;	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 286
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5) «veículo de pessoa coletiva», um veículo matriculado por uma pessoa coletiva;	5) «veículo de pessoa coletiva», um veículo matriculado por uma pessoa coletiva***, com exceção dos veículos enumerados no artigo 1.º-A do presente regulamento***;

Or. en

Alteração 287
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5) «veículo de pessoa coletiva», um	5) «veículo de pessoa coletiva», um

veículo matriculado por uma pessoa coletiva;	veículo matriculado por uma pessoa coletiva***, excluindo os veículos matriculados por uma empresa de locação financeira, de locação-venda, de aluguer de curta duração de veículos ou de financiamento ao consumo***;

Or. en

Justificação

A forma como a legislação foi elaborada afeta a grande maioria das PME e, em muitos casos, os consumidores que utilizam empresas de locação financeira, de aluguer ou de financiamento ao consumo para satisfazer as suas necessidades de mobilidade.

Alteração 288
Cynthia Ní Mhurchú

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5) «veículo de pessoa coletiva», um veículo matriculado por uma pessoa coletiva;	5) «veículo de pessoa coletiva», um veículo matriculado por uma pessoa coletiva***, excluindo, em princípio, os veículos matriculados para efeitos de aluguer de curta duração***;

Or. en

Justificação

As empresas de aluguer de veículos fornecem um vasto leque de tipos de veículos aos clientes, muitos dos quais são turistas num país terceiro. Estes clientes devem poder decidir o que alugam e, neste momento, a procura por veículos elétricos é muito baixa neste grupo. A mudança da escolha dos clientes para veículos com nível nulo de emissões exige que as lacunas nas condições favoráveis, como as infraestruturas de carregamento disponíveis (em especial nos aeroportos) e os incentivos para fazer face ao custo total da propriedade e aos requisitos do mercado de segunda mão, sejam colmatadas antes de o âmbito de aplicação da legislação ser alargado ao aluguer.

Alteração 289

Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5) «veículo de pessoa coletiva», um veículo matriculado por uma pessoa coletiva;	5) «veículo de pessoa coletiva», um veículo matriculado por uma pessoa coletiva***, com exclusão dos veículos de aluguer de curta duração***;

Or. fr

Alteração 290
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631]***;***	6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631]***, ou um veículo que funciona exclusivamente com combustíveis neutros em termos de CO_2, incluindo os biocombustíveis avançados e os combustíveis sintéticos***

Or. fr

Justificação

Impor a mobilidade totalmente elétrica implica o fim do setor dos veículos térmicos e híbridos francês

Alteração 291
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors

Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo ***com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631]***;	6) «veículo com nível nulo de emissões», um ***automóvel de passageiros ou um*** veículo ***comercial ligeiro ou com emissões, medidas no tubo de escape, de 0 g de CO_2/km, determinadas em conformidade com o procedimento de homologação aplicável da UE ou movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF)***;

Or. en

Alteração 292
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631];	6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631]***. Inclui também «veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis» (VEEF)***;

Or. en

Alteração 293
Merja Kyllönen

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631];	6) «veículo com nível nulo de emissões***, incluindo os veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF)***, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631];

Or. en

Justificação

Vehicles with an internal combustion engine powered exclusively by eligible fuels requires a clear and robust definition of such fuels. Here, all sustainable fuels meeting the GHG emission reduction and sustainability criteria of the Renewable Energy Directive (RED) areincluded. Eligible fuels should benefit from a zero-emission rating, in line with the zero-rating principle applied to those RED-compliant fuels under the EU Emissions Trading System Directive (EU) 2023/959). By applying the same zero-rated combustion, "vehicles running exclusively on eligible fuels" should be considered "zero-emission vehicles (ZEV)", on equal footing with battery-electric and hydrogen vehicles already classified as zero-emission vehicles (ZEVs).

Alteração 294
Katri Kulmuni

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631];	6) «veículo com nível nulo de emissões***, incluindo os veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF)***, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631];

Or. en

Justificação

Os veículos com um motor de combustão interna movido exclusivamente a combustíveis elegíveis exigem uma definição clara e sólida desses combustíveis. Aqui, estão incluídos

todos os combustíveis sustentáveis que cumprem os critérios de redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e de sustentabilidade previstos na DER.

Alteração 295
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», ***um veículo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631]***;	6) «veículos que utilizam energias renováveis», ***veículos elétricos a bateria (BEV), veículos híbridos recarregáveis (OCV-HEV), veículos elétricos a pilha de combustível (FCEV) e veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF)***;

Or. en

Justificação

As referências a «veículos com nível nulo ou baixo de emissões» no Regulamento (UE) 2019/631 devem ser suprimidas. Estas definições são demasiado restritas e não abrangem os veículos movidos a energias renováveis. A introdução de «veículos que utilizam energias renováveis» cria um quadro mais inclusivo e tecnologicamente neutro que reconhece soluções de descarbonização adicionais. Tal reflete o progresso tecnológico, reforça a resiliência através de diversas fontes renováveis e reduz as dependências de matérias-primas críticas.

Alteração 296
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo ***com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea n) da [proposta de revisão do Regulamento (UE) 2019/631]***;	6) «veículo com nível nulo de emissões», um veículo ***a bateria elétrica da categoria M_1 ou N_1com emissões, medidas no tubo de escape, de 0 g de CO2/km, determinadas em conformidade com o procedimento de homologação***

aplicável da UE;

Or. en

Alteração 297
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-A) «estado de saúde», o estado de saúde na aceção do artigo 3.º, ponto 28, do Regulamento (UE) 2023/1542 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE;

Or. en

(Ver a redação do artigo 3.º, n.º 1, ponto 28, do Regulamento (UE) 2023/1542 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE.)

Justificação

Os veículos em segunda mão devem ser acompanhados de informações acessíveis e gratuitas sobre o estado de saúde, a fim de promover uma maior confiança nas transações de venda e de compra. A transparência e a acessibilidade dos dados são essenciais para a fiabilidade dos consumidores. Sem informações claras e verificáveis sobre a saúde das baterias, os compradores continuam hesitantes em entrar neste mercado.

Alteração 298
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-A) «combustíveis elegíveis», todos os combustíveis na aceção da Diretiva (UE) 2018/2001 que cumprem os critérios de sustentabilidade dessa diretiva;

Or. en

Alteração 299
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-A) «microempresa», uma microempresa na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2013/34/CE.

Or. en

Alteração 300
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-B) «bateria de veículo elétrico», a bateria de veículo elétrico na aceção do artigo 3.º, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/1542 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE.

Or. en

(Ver a redação do artigo 3.º, n.º 1, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/1542 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE.)

Justificação

A categorização precisa das «baterias de veículo elétrico» – distinguindo entre veículos de passageiros, transporte pesado e reutilização para armazenamento fixo ou outras aplicações – é essencial para adequar os regulamentos às características únicas de cada caso de utilização.

Alteração 301
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-B) «pequena empresa», uma pequena empresa na aceção do artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 2013/34/CE.

Or. en

Alteração 302
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-C) «média empresa», uma empresa média na aceção do artigo 3.º, n.º 3, da Diretiva 2013/34/UE.

Or. en

Alteração 303
Li Andersson

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-D) «Carregamento inteligente», uma operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à bateria é ajustada em tempo real, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas;

Or. en

Alteração 304
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 6-E (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-E) «Carregamento bidirecional», uma operação de carregamento inteligente em que a direção do fluxo de eletricidade pode ser invertida, permitindo que a eletricidade flua da bateria para o ponto de carregamento ao qual esteja ligada.

Or. en

Alteração 305
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 306
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631;	***Suprimido***

Or. en

Justificação

Os veículos híbridos recarregáveis não devem ser incentivados e, por conseguinte, devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento.

Alteração 307
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 308
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 309
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631;	7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631***, incluindo veículos que utilizem combustíveis hipocarbónicos sustentáveis que cumpram os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de GEE estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001 e que proporcionem reduções substanciais das emissões de GEE***;

Or. en

Alteração 310
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento	7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento

(UE) 2019/631;	(UE) 2019/631***, incluindo veículos que utilizem combustíveis hipocarbónicos sustentáveis, na aceção da Diretiva (UE) 2018/2001, e que cumpram os critérios estabelecidos nos artigos 29.º, 29.º-A e 31.º da referida diretiva e dos atos delegados conexos, bem como os combustíveis que cumpram os critérios de sustentabilidade e de redução das emissões de GEE estabelecidos na Diretiva (UE) 2018/2001 e que proporcionem reduções substanciais das emissões de GEE***;

Or. en

Justificação

A presente alteração esclarece que o conceito de veículos com baixo nível de emissões deve também abranger os veículos que utilizam combustíveis hipocarbónicos sustentáveis que cumprem os critérios de sustentabilidade estabelecidos pela União e que permitem reduções substanciais das emissões de GEE, apoiando assim uma abordagem tecnologicamente aberta e coerente da descarbonização.

Alteração 311
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo ***com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m),*** do Regulamento (UE) 2019/631***;***	7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo ***que cumpre os critérios*** do Regulamento (UE) 2019/631***, ou um veículo com motorização semi-híbrida de alto rendimento ou que funciona exclusivamente com combustíveis neutros em termos de CO_2 (biocombustíveis avançados ou combustíveis sintéticos).***

Or. fr

Alteração 312

Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631;	7) «veículo com nível nulo ou baixo de emissões», um veículo com nível nulo ou baixo de emissões, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631***. Inclui também «veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis» (VEEF)***;

Or. en

Alteração 313
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8

Texto da Comissão	*Alteração*
8) «grande empresa», uma ***grande*** empresa na aceção do artigo ***3.º, n.º 4***, da Diretiva ***2013/34/UE***.	8) «grande empresa», uma empresa na aceção do artigo ***2.º, n.º 1, alínea a)***, da Diretiva ***2024/1760/UE***.

Or. en

Alteração 314
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8

Texto da Comissão	*Alteração*
8) «grande empresa», uma grande empresa ***na aceção do artigo 3.º, n.º 4, da***	8) «grande empresa», uma grande empresa ***que emprega mais de 500 pessoas***

Diretiva 2013/34/UE.	***e cujo volume de negócios anual excede os 100 milhões de EUR***

Or. fr

Justificação

É essencial preservar o património de empresas de média capitalização que constituem o cerne da indústria francesa, face à burocracia europeia. Propõe-se, por conseguinte, aumentar os limiares de aplicação, a fim de concentrar estes requisitos exclusivamente nas multinacionais e nos grandes grupos.

Alteração 315
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8

Texto da Comissão	*Alteração*
8) «grande empresa», uma ***grande*** empresa ***na aceção do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2013/34/UE***.	8) «grande empresa», uma empresa ***cuja frota automóvel é igual ou superior a cem veículos***.

Or. fr

Alteração 316
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8

Texto da Comissão	*Alteração*
8) «grande empresa», uma grande empresa na aceção do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2013/34/UE.	8) «grande empresa», uma grande empresa na aceção do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2013/34/UE***, desde que tenha cumprido esses critérios durante, pelo menos, dois exercícios financeiros consecutivos anteriores à matrícula do veículo em causa e à obrigação de comunicação prevista na presente diretiva***.

Or. en

Justificação

A presente alteração garante a segurança jurídica e evita efeitos desproporcionados para as empresas cuja dimensão oscila em torno dos limiares estabelecidos. Alinha a aplicação da presente diretiva com o princípio da estabilidade já consagrado na Diretiva 2013/34/UE, segundo o qual as alterações na categoria de dimensão só produzem efeitos após dois exercícios financeiros consecutivos, evitando assim que as empresas que se situam no limite sejam sujeitas, de forma imprevisível, a obrigações de matrícula e comunicação de informações.

Alteração 317
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8

Texto da Comissão	*Alteração*
8) «grande empresa», uma grande empresa na aceção do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2013/34/UE.	8) «grande empresa», uma grande empresa na aceção do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2013/34/UE***, desde que tenha cumprido esses critérios durante, pelo menos, dois exercícios financeiros consecutivos anteriores à matrícula do veículo em causa***.

Or. en

Alteração 318
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) «bicicletas convencionais ou assistidas eletricamente», um veículo rodoviário operado manualmente ou um veículo rodoviário operado manualmente equipado com uma bateria elétrica, construído e concebido em conformidade com a norma EN 15194;

Or. en

Alteração 319
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A. O apoio financeiro refere-se a subvenções diretas, prémios, subsídios, empréstimos bonificados, subsídios de compra ou locação financiados pelo Estado e benefícios fiscais especiais especificamente concedidos para promover determinadas tecnologias de veículos. O apoio financeiro não inclui a determinação normal dos lucros fiscais, a depreciação regular dos ativos imobilizados, a dedução das despesas operacionais, das despesas de locação, dos custos de aluguer, de manutenção, de reparação, de seguros, de combustível ou de energia e outras regras fiscais gerais aplicáveis independentemente de uma intenção específica de apoio tecnológico.

Or. de

Alteração 320
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) «apoio financeiro», qualquer subvenção direta ou subvenção concedida por uma autoridade pública ou por uma empresa privada, quando esse apoio privado for regulado por uma autoridade pública, a uma empresa ou a um utilizador final com vista a incentivar a

aquisição de veículos de pessoas coletivas movidos a combustíveis renováveis ou a energias renováveis. O apoio financeiro exclui quaisquer medidas fiscais diretas ou indiretas.

Or. en

Justificação

A proposta estabelece requisitos para o apoio financeiro no artigo 4.º sem definir mais pormenorizadamente o que é considerado apoio financeiro, sendo necessária uma definição para maior clareza jurídica.

Alteração 321
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) «apoio financeiro», qualquer medida fiscal, financeira ou regulamentar adotada por uma autoridade pública que reduza direta ou indiretamente os custos associados à aquisição ou utilização de um veículo;

Or. en

Alteração 322
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) «Carregamento inteligente», uma operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à

bateria é ajustada em tempo real, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas;

Or. en

Justificação

Para assegurar a coerência com as definições estabelecidas no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR) e na DER.

Alteração 323
Merja Kyllönen

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) Artigo 2.º, ponto 8-A – NOVO
	«combustíveis elegíveis», todos os combustíveis definidos pela Diretiva (UE) 2018/2001, que cumpram os critérios estabelecidos nos artigos 29.º e 29.º-A dessa diretiva e nos atos delegados conexos. Os referidos combustíveis devem incluir os combustíveis renováveis e/ou sintéticos, como os biocombustíveis, o biogás, combustíveis biomássicos, combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes (RFNBO, sigla inglesa) ou combustíveis de carbono reciclado (RFC, sigla inglesa).

Or. en

Justificação

Os veículos com motor de combustão interna movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis exigem uma definição clara e sólida de combustíveis. A alteração visa clarificar que todos os combustíveis sustentáveis que cumprem os critérios de redução das emissões de GEE e de sustentabilidade da DER estão incluídos. O esclarecimento evita interpretações seletivas ou restritivas dos combustíveis elegíveis, mantendo simultaneamente as elevadas salvaguardas ambientais da UE.

Alteração 324
Katri Kulmuni

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) «combustíveis elegíveis», todos os combustíveis definidos pela Diretiva (UE) 2018/2001, que cumpram os critérios estabelecidos nos artigos 29.º e 29.º-A dessa diretiva e nos atos delegados conexos. Os referidos combustíveis devem incluir os combustíveis renováveis e/ou sintéticos, como os biocombustíveis, o biogás, combustíveis biomássicos, combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes (RFNBO, sigla inglesa) ou combustíveis de carbono reciclado (RCF, sigla inglesa).

Or. en

Justificação

Os veículos com motor de combustão interna movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis exigem uma definição clara e sólida de combustíveis. O esclarecimento evita interpretações seletivas ou restritivas dos combustíveis elegíveis, mantendo simultaneamente as elevadas salvaguardas ambientais da UE.

Alteração 325
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A) «empresas de aluguer de curta duração», veículos alugados a particulares (principalmente para fins turísticos) e a empresas (logística e mobilidade) com um período de detenção

inferior a um ano. Esta categoria está excluída do âmbito de aplicação do presente regulamento.

Or. fr

Alteração 326
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-B) «apoio financeiro», qualquer medida, de natureza fiscal, financeira, normativa ou parafiscal, adotada por uma autoridade pública ou por sua iniciativa, que reduza, direta ou indiretamente, os custos associados à aquisição, locação, aluguer e locação de curta e longa duração, seguro e exploração de veículos, bem como medidas que reduzam os custos de carregamento ou abastecimento de veículos, incluindo, entre outras:
	i. benefícios fiscais para pessoas singulares ou coletivas, tais como isenções, reduções, deduções, abatimentos, créditos, reembolsos e diferimentos, nomeadamente no que concerne aos impostos especiais de consumo sobre os combustíveis;
	ii. regras de amortização favoráveis para as pessoas coletivas;
	iii. incentivos financeiros diretos concedidos por autoridades públicas, incluindo subsídios, subvenções, bonificações, sistemas de substituição e pagamentos de apoio operacional;
	iv. benefícios regulamentares ou parafiscais, incluindo redução de taxas e impostos de registo ou a isenção do seu pagamento;
	v. descontos ou isenções nas portagens, nas taxas associadas ao

congestionamento, nas taxas de externalidade, nas taxas de utilização da infraestrutura e nas taxas de utilização, na aceção da Diretiva 1999/62/CE;

vi. condições de financiamento vantajosas, incluindo empréstimos em condições preferenciais, taxas de juro bonificadas publicamente inferiores às praticadas no mercado, garantias públicas, regimes de partilha de riscos apoiados por autoridades públicas ou mecanismos semelhantes destinados a facilitar o acesso ao capital;

vii. qualquer outro benefício fiscal, financeiro ou parafiscal de efeito equivalente, independentemente da forma, origem ou tratamento contabilístico;

Or. en

Alteração 327
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-B) «fabricado na União Europeia», um produto ou um componente considerado originário da União que preenche cumulativamente as duas condições seguintes:
	a) Ter sido sujeito ao seu último processamento substancial na União, na aceção do artigo 60.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
	b) O valor acrescentado da União represente, pelo menos, 60 % do preço à saída da fábrica, calculado em conformidade com a definição constante do artigo 3.º, ponto 42, do presente regulamento.

As operações que consistem num processamento menor na aceção do artigo 3.º, ponto 44, não são suficientes para conferir a origem da União ao abrigo do presente regulamento, independentemente do seu contributo para o valor acrescentado da União. A título excecional, e sem prejuízo do caráter restritivo da definição prevista no número, os produtos, componentes e matérias-primas originários dos países e territórios ultramarinos ligados a um Estado-Membro, na aceção do anexo II do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e da Decisão (UE) 2021/1764 do Conselho relativa à associação dos países e territórios ultramarinos à União Europeia.

Or. fr

Alteração 328
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 8-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-B) «carregamento bidirecional», uma operação de carregamento inteligente em que a direção do fluxo de eletricidade pode ser invertida, permitindo que a eletricidade flua da bateria para o ponto de carregamento ao qual esteja ligada.

Or. en

Justificação

Para assegurar a coerência com as definições estabelecidas no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR) e na DER.

Alteração 329
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	O apoio financeiro refere-se a subvenções diretas, prémios, subsídios, empréstimos bonificados, subsídios de compra ou locação financiados pelo Estado e benefícios fiscais especiais especificamente concedidos para promover determinadas tecnologias de veículos. O apoio financeiro não inclui a determinação normal dos lucros fiscais, a depreciação regular dos ativos imobilizados, a dedução das despesas operacionais, das despesas de locação, dos custos de aluguer, de manutenção, de reparação, de seguros, de combustível ou de energia e outras regras fiscais gerais aplicáveis independentemente de uma intenção específica de apoio tecnológico.

Or. de

Justificação

O conceito de «apoio financeiro» deve ser claramente distinguido do tratamento fiscal normal. A depreciação, as despesas operacionais, as despesas de locação financeira, os custos de manutenção, seguro e combustível não devem ser tratados como financiamento proibido. Além disso, o artigo 4.º não pode ser aplicado antes das próprias metas. Os critérios essenciais de política industrial não devem ser definidos apenas por atos delegados.

Alteração 330
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 3.º	***Suprimido***
Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões	

1. Os Estados-Membros asseguram que, a partir de 1 de janeiro de 2030:

a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;

b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.

2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:

a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

c) O denominador de ambas as metas

corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.	

Or. en

Alteração 331
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 3.º	***Suprimido***
Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões	
1. Os Estados-Membros asseguram que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	

2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:

a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Alteração 332
Jacek Ozdoba
em nome do Grupo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta de regulamento
Artigo 3

Texto da Comissão	*Alteração*

Artigo 3.º	***Suprimido***
Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões	
1. Os Estados-Membros asseguram que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	
b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente,	

automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Justificação

O regulamento não deve estabelecer quaisquer metas obrigatórias para os Estados-Membros.

Alteração 333
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 3 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Metas para a percentagem de veículos ***de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões***	Metas para a percentagem de veículos ***que utilizam energias renováveis (veículos elétricos a bateria, veículos híbridos recarregáveis, veículos elétricos a pilha de combustível e veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis)***

Or. en

Alteração 334
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 3 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ***ou baixo*** de emissões	Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões

Or. en

Alteração 335
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 3 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ***ou baixo*** de emissões	Metas para a percentagem de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões

Or. en

Alteração 336
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os Estados-Membros asseguram que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	***Suprimido***
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	

Or. en

Alteração 337
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os Estados-Membros asseguram que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	***Suprimido***
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	

Or. en

Alteração 338
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*

1. Os Estados-Membros ***asseguram que, a partir de 1 de janeiro de 2030***:	1. ***Em conformidade com os objetivos da presente diretiva,*** os Estados-Membros ***devem adotar medidas proporcionadas, nomeadamente medidas de apoio e de facilitação, incluindo a implantação de infraestruturas de carregaemento e abastecimento, o reforço da rede e mecanismos financeiros coerentes, e devem excluir obrigações de aquisição vinculativas para as empresas individuais, a fim de apoiar***:

Or. en

Justificação

A presente alteração preserva a estrutura da proposta da Comissão, esclarecendo simultaneamente que as metas nacionais devem ser pontos de referência indicativos que orientem as medidas de apoio e capacitação dos Estados-Membros, e não obrigações vinculativas que possam tornar-se mandatos de aquisição direta ou indireta. A diretiva deve dar prioridade às condições favoráveis, incluindo as infraestruturas e o apoio financeiro, e excluir os mandatos a nível das empresas.

Alteração 339
Daniel Buda

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os Estados-Membros ***asseguram*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	1. Os Estados-Membros ***devem envidar esforços para assegurar*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:

Or. en

Alteração 340
Markus Ferber

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*

1. Os Estados-Membros ***asseguram*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	1. Os Estados-Membros ***devem envidar esforços para*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:

Or. en

Alteração 341
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os Estados-Membros ***asseguram*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	1. Os Estados-Membros ***devem envidar esforços para*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:

Or. en

Justificação

Os dados disponíveis revelam que foram os incentivos e o investimento em infraestruturas – e não as metas – que impulsionaram os Estados-Membros da UE com a adoção mais rápida de veículos elétricos das empresas. Por conseguinte, a presente proposta deve estabelecer metas ambiciosas, incentivando simultaneamente os Estados-Membros a desenvolverem medidas destinadas a promover a adoção de veículos elétricos das empresas e, de um modo mais geral, a adoção de veículos elétricos.

Alteração 342
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os Estados-Membros ***asseguram*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:	1. Os Estados-Membros ***podem assegurar*** que, a partir de 1 de janeiro de 2030:

Or. en

Alteração 343
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 344
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 345
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 346
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil ***é, no mínimo, igual às*** metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil ***deve aumentar progressivamente, tomando como referência indicativa as*** metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo***, incluindo veículos que utilizem combustíveis hipocarbónicos; estes combustíveis são os definidos pela Diretiva (UE) 2018/2001, que cumpram os critérios estabelecidos nos artigos 29.º, 29.º-A e 31.º dessa diretiva e nos atos delegados conexos***;

Or. en

Justificação

A presente alteração preserva a estrutura da proposta da Comissão, esclarecendo simultaneamente que as metas nacionais devem ser pontos de referência indicativos que orientem as medidas de apoio e capacitação dos Estados-Membros, e não obrigações vinculativas que possam tornar-se mandatos de aquisição direta ou indireta. A diretiva deve dar prioridade às condições favoráveis, incluindo as infraestruturas e o apoio financeiro, e excluir os mandatos a nível das empresas.

Alteração 347
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas ***não vinculativas*** para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;

Or. en

Justificação

Os dados disponíveis revelam que foram os incentivos e o investimento em infraestruturas – e não as metas – que impulsionaram os Estados-Membros da UE com a adoção mais rápida de veículos elétricos das empresas. Por conseguinte, a presente proposta deve estabelecer metas ambiciosas, incentivando simultaneamente os Estados-Membros a desenvolverem medidas destinadas a promover a adoção de veículos elétricos das empresas e, de um modo mais geral, a adoção de veículos elétricos.

Alteração 348
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem ***combinada*** de automóveis ***e furgões*** com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas ***nos quadros*** 1 ***e 2*** do anexo;	a) A percentagem de automóveis com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas ***no quadro*** 1 do anexo;

Or. fr

Alteração 349
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) A percentagem combinada de automóveis ***e furgões*** com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	a) A percentagem combinada de automóveis com nível nulo ou baixo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ou baixo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;

Or. fr

Alteração 350
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*

a) A percentagem combinada de automóveis e furgões com nível nulo ***ou baixo*** de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas combinadas para veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo;	a) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.

Or. en

Alteração 351
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 352
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 353
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil ***é, no mínimo, igual às*** metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil ***deve aumentar progressivamente, tomando como referência indicativa as*** metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.

Or. en

Justificação

A presente alteração preserva a estrutura da proposta da Comissão, esclarecendo simultaneamente que as metas nacionais devem ser pontos de referência indicativos que orientem as medidas de apoio e capacitação dos Estados-Membros, e não obrigações vinculativas que possam tornar-se mandatos de aquisição direta ou indireta. A diretiva deve dar prioridade às condições favoráveis, incluindo as infraestruturas e o apoio financeiro, e excluir os mandatos a nível das empresas.

Alteração 354

Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas ***não vinculativas*** para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.

Or. en

Justificação

Os dados disponíveis revelam que foram os incentivos e o investimento em infraestruturas – e não as metas – que impulsionaram os Estados-Membros da UE com a adoção mais rápida de veículos elétricos das empresas. Por conseguinte, a presente proposta deve estabelecer metas ambiciosas, incentivando simultaneamente os Estados-Membros a desenvolverem medidas destinadas a promover a adoção de veículos elétricos das empresas e, de um modo mais geral, a adoção de veículos elétricos.

Alteração 355
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil ***é***, no mínimo, igual às metas ***mínimas para veículos com nível nulo de emissões*** estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.	b) A percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil ***deve ser***, no mínimo, igual às metas estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo.

Or. en

Alteração 356
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) A percentagem de automóveis ***e furgões*** com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas ***nos quadros*** 1 ***e 2*** do anexo.	b) A percentagem de automóveis com nível nulo de emissões no número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território em cada ano civil é, no mínimo, igual às metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões estabelecidas ***no quadro*** 1 do anexo.

Or. fr

Alteração 357
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. As metas previstas no presente regulamento não são aplicáveis enquanto a Comissão não tiver apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma avaliação completa que abranja todos os seguintes elementos:
	a) Uma metodologia integral do ciclo de vida em conformidade com o artigo 7.º-A do Regulamento (UE) 2019/631 e a sua aplicação em todas as categorias de veículos abrangidas pelo presente regulamento;
	b) Uma avaliação de impacto atualizada sobre o impacto nas empresas, nos fabricantes de automóveis, nos fornecedores, no emprego, nos preços dos veículos, nas taxas de locação, nos valores

residuais, nos mercados de automóveis usados, nos contribuintes e nos consumidores;

c) Uma avaliação da infraestrutura de carregamento e de rede, incluindo as ligações à rede, o carregamento dos depósitos, a disponibilidade de carregamento rápido, os preços da eletricidade, a gestão da carga e as diferenças regionais;

d) Uma avaliação da disponibilidade de veículos adequados para diferentes perfis operacionais, em especial veículos comerciais, frotas de serviço, construção, artesanato, regiões rurais, trabalho por turnos, operações com reboques, veículos refrigerados, serviços de segurança e serviços de emergência;

e) Uma avaliação das dependências das matérias-primas, das baterias e da cadeia de abastecimento, em especial no que diz respeito às matérias-primas críticas, às células de bateria, aos materiais cátodo e ânodo, às capacidades de transformação e à reciclagem;

f) Uma avaliação do contributo específico, adicional e mensurável do presente regulamento para a redução das emissões globais e para a evolução da temperatura global;

g) Uma avaliação de alternativas menos intrusivas e tecnologicamente abertas. As metas só podem ser aplicadas depois de a Comissão, com base na avaliação a que se refere o primeiro parágrafo, ter apresentado uma proposta legislativa para as ativar e ter sido adotada de acordo com o processo legislativo ordinário.

A presente proposta legislativa só pode ser apresentada se a Comissão demonstrar que os objetivos são adequados, necessários, adequados, abertos à tecnologia, economicamente viáveis e compatíveis com a competitividade industrial da União.

Or. de

Justificação

Este é o mecanismo suspensivo central. As metas não devem ser aplicadas automaticamente. Só depois de a Comissão ter apresentado todos os elementos de prova necessários e de a ativação ter sido decidida no âmbito do processo legislativo ordinário é que as metas podem ser aplicadas.

Alteração 358
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Os Estados-Membros podem adaptar as modalidades de execução dos objetivos nacionais para ter em conta as especificidades económicas e industriais nacionais, bem como a aplicação prática dos objetivos europeus. A ausência de uma sanção financeira automática não isenta os Estados-Membros da sua obrigação de executar políticas que permitam avançar no sentido da consecução dos objetivos fixados pelo regulamento.

Or. fr

Alteração 359
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. A execução dos objetivos nacionais está condicionada à manutenção do custo médio da eletricidade para as empresas abaixo de

um limiar concorrencial, em relação à média da década anterior. Em caso de crise energética ou de aumento desproporcionado das tarifas de eletricidade devido às regras do mercado europeu da energia, os objetivos anuais devem ser automaticamente suspensos para o ano civil em causa.

Or. fr

Alteração 360
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Os Estados-Membros compostos exclusivamente por ilhas, ou que incluam regiões insulares na aceção do artigo 174.º do TFUE, podem aplicar um mecanismo de flexibilidade temporário para a consecução das metas a que se refere o n.º 1 sempre que condicionalismos objetivos relacionados com a capacidade da rede, a implantação de infraestruturas ou a dimensão do mercado afetem significativamente a adoção de veículos com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 361
Daniel Buda

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. A consecução das metas a que se refere o n.º 1 deve basear-se numa

abordagem gradual e tecnologicamente neutra, tendo devidamente em conta as especificidades nacionais, as realidades económicas, a preparação das infraestruturas e a evolução do mercado. Os Estados-Membros devem manter flexibilidade suficiente na determinação da via mais adequada para alcançar essas metas.

Or. en

Alteração 362
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Na consecução das metas a que se refere o n.º 1, os Estados-Membros podem contabilizar um máximo de dez pontos percentuais das metas para a percentagem de automóveis e furgões com nível nulo de emissões através de apoio verificável à aquisição e locação financeira de bicicletas da empresa, incluindo bicicletas elétricas e bicicletas de carga.

Or. en

Justificação

Allows Member States limited flexibility to achieve part of the targets through verifiable company bicycle leasing schemes and other zero-emission multimodal solutions, in line with the proposed 10 percentage-point allowance under Article 3(1bis). This reflects proven national experience, notably in Germany, where company bike leasing has already reached more than 2 million active leased bicycles and has demonstrated its effectiveness in reducing car dependency, congestion and emissions from commuting and business travel. Such flexibility enables Member States to use the most effective local and national tools, while ensuring that the core ambition of accelerating ZEV uptake remains intact. It also recognises that, for many urban trips, bicycles, cargo bikes and e-bikes provide a more space-efficient and cost-effective zero-emission alternative than replacing every trip with a car or van.

Alteração 363
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-B. Os objetivos a que se refere o n.º 1 devem ser automaticamente suspensas em qualquer Estado-Membro em que a implantação de infraestruturas de carregamento rápido, conforme previsto no Regulamento (UE) 2023/1804, registe um atraso superior a 15 % em relação às trajetórias nacionais. Não podem ser impostas quaisquer sanções, restrições ou encargos administrativos às empresas até que a rede pública de infraestruturas esteja plenamente operacional.

Or. fr

Alteração 364
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	***Suprimido***
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível	

nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Alteração 365
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	***Suprimido***
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes	

empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Justificação

O n.º 2 deve ser suprimido, uma vez que a sua metodologia de cálculo da conformidade assenta em objetivos nacionais vinculativos e não é compatível com a abordagem de referência indicativa introduzida na presente alteração.

Alteração 366
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	***Suprimido***
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível	

nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Alteração 367
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo ***e para furgões no quadro 2 do anexo***, aplicam-se as seguintes regras:	2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:

Or. fr

Alteração 368
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, ***aplicam-se*** as seguintes regras:	2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, ***podem aplicar-se*** as seguintes regras:

Or. en

Alteração 369
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:

Or. en

Alteração 370
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões na União e de cálculo	2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo de emissões na União e de cálculo do

do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:

Or. en

Alteração 371
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:	2. Para efeitos de monitorização da adoção de veículos com nível nulo de emissões na União e de cálculo do cumprimento das metas nacionais para automóveis estabelecidas no quadro 1 do anexo e para furgões no quadro 2 do anexo, aplicam-se as seguintes regras:

Or. en

Alteração 372
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 373
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 374
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são***, respetivamente,*** automóveis ***e furgões,*** e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são automóveis e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

Or. fr

Alteração 375
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões ***corresponde*** ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões ***pode corresponder*** ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

Or. en

Alteração 376
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis ***e furgões,*** e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ou baixo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões que são, respetivamente, automóveis e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

Or. fr

Alteração 377
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea a

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ***ou baixo*** de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	a) O numerador das metas relativas às percentagens combinadas de veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número combinado total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

Or. en

Alteração 378
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 379
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors

Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	***Suprimido***

Or. en

Alteração 380
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são***, respetivamente,*** automóveis ***e furgões,*** e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são automóveis e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

Or. fr

Alteração 381
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 - alínea b

Texto da Comissão	*Alteração*
b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões ***corresponde*** ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;	b) O numerador das metas mínimas para veículos com nível nulo de emissões ***pode corresponder*** ao número total de veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante cada ano civil;

Or. en

Alteração 382
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Sophia Kircher, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Alexander Bernhuber, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea c

Texto da Comissão	*Alteração*
c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 383
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea c

Texto da Comissão	*Alteração*
c) O denominador ***de ambas as*** metas corresponde ao número total de veículos de	c) O denominador ***das*** metas ***mínimas para veículos com nível nulo de emissões***

pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.	corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Alteração 384
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea c

Texto da Comissão	*Alteração*
c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são***, respetivamente,*** automóveis ***e furgões,*** e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.	c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são automóveis e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. fr

Alteração 385
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea c

Texto da Comissão	*Alteração*
c) O denominador de ambas as metas ***corresponde*** ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.	c) O denominador de ambas as metas ***pode corresponder*** ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis e furgões, e que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. en

Alteração 386
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea c

Texto da Comissão	*Alteração*
c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis ***e furgões, e*** que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.	c) O denominador de ambas as metas corresponde ao número total de veículos de pessoas coletivas novos que são, respetivamente, automóveis que são matriculados por grandes empresas no Estado-Membro durante o mesmo ano civil.

Or. fr

Alteração 387
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. Para a descarbonização das frotas de microempresas e PME, a Comissão cria, até 30 de junho de 2027, um fundo renovável de veículos com nível nulo de emissões (doravante designado por «Fundo»).
	O Fundo concede empréstimos sem juros às PME e microempresas elegíveis para a compra, locação financeira ou locação-venda de automóveis e furgões de empresa novos com nível nulo de emissões.
	O mecanismo de reembolso deve estar ligado às economias de custos de combustível verificadas resultantes da substituição de um veículo convencional

por um veículo com nível nulo de emissões da mesma classe. A Comissão pode igualmente prever um subsídio de reembolso para PME ou microempresas em setores com quilometragem variável ou imprevisível.

O Fundo é gerido em cooperação com o Banco Europeu de Investimento (BEI). Os Estados-Membros podem complementar o Fundo com recursos nacionais. A Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a criação e o funcionamento do Fundo, até 31 de dezembro de 2027

Or. en

Alteração 388
Rosa Serrano Sierra

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. Caso se demonstre que nós de transporte específicos, incluindo aeroportos, exigem infraestruturas de carregamento e capacidade de rede adicionais para apoiar a consecução das metas referidas no n.º 1, os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para facilitar a disponibilização dessas infraestruturas e capacidades, em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804 e o planeamento da rede nacional. Sempre que devidamente justificado, os Estados-Membros podem ajustar a aplicação efetiva dessas metas de modo a refletir o calendário da implantação das infraestruturas necessárias.

Or. en

Alteração 389
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. As metas nacionais estabelecidas no anexo I devem ter em conta os diferentes níveis de maturidade do mercado, a preparação das infraestruturas de carregamento, a composição da frota, as características geográficas e a capacidade económica dos Estados-Membros. Os Estados-Membros que enfrentem limitações estruturais do mercado, incluindo mercados pequenos ou periféricos com uma diversidade limitada de frotas, podem aplicar um mecanismo de flexibilidade que permita ajustamentos temporários das trajetórias anuais de conformidade, desde que demonstrem progressos contínuos na consecução dos objetivos gerais do presente regulamento.

Or. en

Justificação

As metas atualmente propostas são demasiado ambiciosas para os mercados de menor dimensão, em que a adoção de veículos elétricos continua limitada por restrições de oferta, desafios na implantação de infraestruturas e preocupações em matéria de acessibilidade dos preços. É necessária uma abordagem diferenciada para assegurar a proporcionalidade e uma aplicação realista em toda a União.

Alteração 390
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Liesbet Sommen, Wouter Beke

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*

2-A. Em derrogação do n.º 1, as metas estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo devem ser indicativas para um Estado-Membro que demonstre à Comissão que está no bom caminho para cumprir a sua meta específica por país para 2030, tal como estabelecida no Regulamento (UE) 2018/842, apenas através de medidas existentes (projeções com medidas), sem necessidade de medidas adicionais (projeções com medidas suplementares).

Or. en

Justificação

O regulamento deve permitir que os Estados-Membros evitem metas empresariais explícitas para a frota sempre que disponham de políticas coerentes com os objetivos climáticos da UE e que permitam reduções de emissões equivalentes ou superiores.

Por conseguinte, as metas estabelecidas no anexo devem ser indicativas para os Estados-Membros que possam demonstrar que estão no bom caminho para cumprir as suas obrigações de redução das emissões de GEE nos termos do Regulamento (UE) 2018/842 através das medidas existentes, sem necessidade de medidas adicionais.

Alteração 391
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. As empresas mantêm total flexibilidade na determinação dos meios para alcançar a conformidade, incluindo a renovação dos veículos, a otimização operacional, a eletrificação da frota e a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, em conformidade com a Diretiva Energias Renováveis (2009/28/CE).

Or. de

Alteração 392
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Ivan David, Anja Arndt

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. As empresas mantêm total flexibilidade na determinação dos meios para alcançar a conformidade, incluindo a renovação dos veículos, a otimização operacional, a eletrificação da frota e a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos, em conformidade com a Diretiva Energias Renováveis (2009/28/CE).

Or. de

Alteração 393
Luděk Niedermayer, Pascal Arimont, Martine Kemp, Wouter Beke, Liesbet Sommen

Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-B. Em derrogação do n.º 1, as metas estabelecidas nos quadros 1 e 2 do anexo devem ser indicativas para um Estado-Membro que demonstre à Comissão que as medidas já adotadas a nível nacional deverão permitir atingir uma percentagem de matrículas de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões que resulte em emissões de CO_2 iguais ou inferiores às resultantes do cumprimento da meta nacional para a frota de pessoas coletivas.
	O Estado-Membro deve apresentar provas através do seu plano nacional a que se refere o artigo 6.º, n.º 1, do presente regulamento.
	Se a Comissão concluir que o impacto dessas medidas conduz a emissões de CO_2

iguais ou inferiores às das metas estabelecidas no anexo, as metas devem ser consideradas indicativas para esse Estado-Membro.

Or. en

Justificação

Os Estados-Membros devem poder derrogar as metas vinculativas para a frota de pessoas coletivas caso tenham aplicado políticas alternativas que apoiem a adoção de veículos com nível baixo ou nulo de emissões (independentemente da propriedade dos veículos) e sejam coerentes com os objetivos climáticos da UE. Tal é possível quando a Comissão determina que essas políticas nacionais atingem emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros iguais ou inferiores às emissões que resultariam do cumprimento das metas do anexo.

Alteração 394
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 3.º-A
	Planos nacionais para apoiar a adoção de veículos de pessoas coletivas com nível nulo ou baixo de emissões
	1. Os Estados-Membros devem elaborar planos nacionais com o objetivo de apoiar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que funcionem exclusivamente com combustíveis elegíveis, no que diz respeito aos automóveis e furgões novos de pessoas coletivas matriculados por grandes empresas em cada Estado-Membro.
	2. Os planos nacionais devem estabelecer medidas, políticas e incentivos nacionais para alcançar este objetivo. Os Estados-Membros devem elaborar planos nacionais que tenham em conta as

condições de mercado nacionais, a preparação das infraestruturas, a neutralidade tecnológica, a disponibilidade de tecnologias adequadas e as realidades operacionais enfrentadas pelas diferentes categorias de operadores de frotas de pessoas coletivas. Os Estados-Membros devem assegurar que essas medidas sejam proporcionadas e evitar criar encargos administrativos, financeiros ou operacionais desnecessários.

3. Os planos nacionais devem incluir, pelo menos:

a) Uma avaliação das condições do mercado nacional e da prontidão das infraestruturas;

b) As medidas, políticas e incentivos nacionais previstos para apoiar a adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nas frotas de pessoas coletivas;

c) Um calendário indicativo para a aplicação dessas medidas;

d) Procedimentos de acompanhamento e avaliação da eficácia das medidas adotadas.

4. Os planos nacionais podem incluir, se for caso disso:

a) Incentivos fiscais;

b) Incentivos à cobrança de portagens rodoviárias;

c) Medidas de apoio em conformidade com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais;

d) Medidas que facilitem o acesso a infraestruturas de carregamento e abastecimento adequadas, acessíveis e a preços comportáveis;

e) Medidas de apoio à preparação da rede;

f) Medidas destinadas a facilitar o acesso ao financiamento.

Or. en

Alteração 395
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 3.º-A
	Metas para as bicicletas convencionais e assistidas eletricamente
	1. Para além das metas estabelecidas no artigo 3.º, os Estados-Membros devem assegurar que:
	a) Até 1 de janeiro de 2030, as grandes empresas devem adquirir, comprar, tomar em locação, alugar ou disponibilizar de qualquer outra forma para utilização um número de bicicletas convencionais novas ou bicicletas assistidas eletricamente equivalente a, pelo menos, 30 % do número total de trabalhadores da empresa;
	b) Até 1 de janeiro de 2035, as grandes empresas devem adquirir, comprar, alugar ou disponibilizar de qualquer outra forma para utilização um número de novas bicicletas convencionais ou bicicletas assistidas eletricamente equivalente a, pelo menos, 50 % do número total de trabalhadores da empresa;
	2. Para efeitos do n.º 1, o número total de trabalhadores é calculado com base no número médio de trabalhadores da empresa durante o ano civil anterior.
	3. As bicicletas a que se refere o n.º 1 podem ser bicicletas convencionais ou bicicletas assistidas eletricamente.
	4. As bicicletas a que se refere o n.º 1 devem ser disponibilizadas:

a) Aos trabalhadores para deslocações pendulares ou de negócios;

ou b) para as operações de transporte de mercadorias, logística, entrega ou prestação de serviços da empresa.

5. Para cada ano civil, os Estados-Membros registam as informações relativas a cada nova bicicleta convencional ou bicicleta assistida eletricamente. Estas informações devem ser fornecidas à Comissão Europeia e disponibilizadas ao público.

Or. en

Alteração 396
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 3.º-A
	O mais tardar um ano após a data de entrada em vigor do presente regulamento, cada Estado-Membro deve elaborar e comunicar à Comissão uma estratégia nacional que estabeleça as medidas previstas para promover e incentivar a adoção de veículos com nível nulo de emissões nas frotas de pessoas coletivas.
	A estratégia nacional pode incluir, nomeadamente:
	a) Medidas de desagravamento fiscal e de apoio fiscal;
	b) Regimes de apoio à aquisição e locação financeira de veículos elegíveis;
	c) Medidas relacionadas com a implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento;
	d) Medidas destinadas a reduzir os

encargos administrativos;

e) Apoio específico às PME;

f) Campanhas de sensibilização e divulgação de informações pertinentes;

g) Medidas destinadas a melhorar o acesso ao financiamento e aos instrumentos financeiros.

Os Estados-Membros mantêm total discricionariedade na determinação do tipo, da extensão e da combinação de medidas a incluir na sua estratégia nacional, tendo em conta o seu contexto nacional específico e as condições prevalecentes no mercado.

De dois em dois anos, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório intercalar que descreva o grau de execução das medidas adotadas e os resultados alcançados. A Comissão deve elaborar um relatório consolidado que destaque as boas práticas e se baseie na experiência adquirida nos Estados-Membros.

Or. en

Alteração 397
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 3.º-A
	Medidas de proteção para assegurar a prontidão da infraestrutura
	Desde que os objetivos vinculativos para a frota sejam mantidos em conformidade com o presente regulamento, esses objetivos só se aplicam aos operadores de frota registados num Estado-Membro se esse Estado-Membro tiver demonstrado que cumpriu pelo menos 90 % dos seus

objetivos nacionais vinculativos e requisitos de implantação de infraestruturas em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804. A Comissão publica anualmente uma avaliação, por cada Estado-Membro, do nível de cumprimento dos objetivos e requisitos referidos no n.º 1.

Or. de

Alteração 398
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 3.º-A
	Desde que os objetivos vinculativos para a frota sejam mantidos em conformidade com o presente regulamento, esses objetivos só se aplicam aos operadores de frota registados num Estado-Membro se esse Estado-Membro tiver demonstrado que cumpriu pelo menos 90 % dos seus objetivos nacionais vinculativos e requisitos de implantação de infraestruturas em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1804. A Comissão publica anualmente uma avaliação, por cada Estado-Membro, do nível de cumprimento dos objetivos e requisitos referidos no n.º 1.

Or. de

Alteração 399
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***
Apoio financeiro a veículos de pessoas coletivas	
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».	
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	

Or. en

Alteração 400
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***
Apoio financeiro a veículos de pessoas coletivas	

A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».

Or. en

Justificação

A presente disposição suscita sérias preocupações em matéria de subsidiariedade. As decisões relativas aos regimes nacionais de apoio financeiro para os automóveis e furgões de pessoas coletivas são da competência dos Estados-Membros. Ao estabelecer as condições em que esse apoio pode ser concedido, o artigo interfere indevidamente nas políticas fiscais e de incentivos nacionais. Portanto, é conveniente suprimir o artigo.

Alteração 401
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***

Apoio financeiro a veículos de pessoas coletivas

A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».

Or. en

Alteração 402
Markus Ferber

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***
Apoio financeiro a veículos de pessoas coletivas	
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à	

aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».

Or. en

Justificação

As disposições propostas no artigo 4.º sobre o apoio financeiro interferem com as políticas orçamentais nacionais em matéria de fiscalidade, suscitando assim sérias preocupações quanto à subsidiariedade.

Alteração 403
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***
Apoio financeiro a veículos de pessoas coletivas	
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à	

aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».

Or. en

Justificação

O artigo 4.º deve ser suprimido, uma vez que o tratamento fiscal e a tributação dos veículos não devem ser regulados através deste quadro. Embora a diretiva possa estabelecer metas indicativas e medidas de apoio, não é o instrumento adequado para introduzir penalizações fiscais ou restringir os regimes de apoio nacionais. A tributação e os incentivos fiscais devem permanecer dentro dos quadros de política fiscal nacionais e da União pertinentes.

Alteração 404
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***
Apoio financeiro a veículos de pessoas	

coletivas

A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».

Or. en

Alteração 405
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 4.º	***Suprimido***
Apoio financeiro a veículos de pessoas coletivas	
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer,	

locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».

Or. en

Alteração 406
Anne-Sophie Frigout, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Valérie Deloge, Marie-Luce Brasier-Clain, Mathilde Androuët

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 407
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 408
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 409

Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 410
Jacek Ozdoba
em nome do Grupo ECR
Alexandr Vondra, Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 411
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões. ***A título de derrogação, um Estado-Membro pode manter os regimes de apoio financeiro existentes por um período máximo de 24 meses se as infraestruturas de carregamento acessíveis ao público implantadas no seu território ficarem aquém das metas estabelecidas no artigo 3.º do Regulamento (UE) 2023/1804.*** ***O Estado-Membro notifica a Comissão, o mais tardar três meses antes da data de aplicação da obrigação prevista no presente número, das razões que justificam a derrogação e das medidas previstas para corrigir essa insuficiência.*** ***A Comissão pode emitir uma recomendação dirigida ao Estado-Membro em causa. Se a insuficiência persistir, a derrogação pode ser renovada uma vez, com base numa nova notificação, por um novo período máximo de 24 meses.***

Or. en

Alteração 412
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*

A partir ***do momento em que faltarem*** dois anos ***para a*** data ***referida*** no artigo 3.º***, n.º 1***, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.	A partir ***de*** dois anos ***antes da*** data ***em que as metas referidas*** no artigo 3.º ***se apliquem efetivamente, e apenas se forem cumpridas as condições nele previstas***, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Or. de

Justificação

O conceito de «apoio financeiro» deve ser claramente distinguido do tratamento fiscal normal. A depreciação, as despesas operacionais, as despesas de locação financeira, os custos de manutenção, seguro e combustível não devem ser tratados como financiamento proibido. Além disso, o artigo 4.º não pode ser aplicado antes das próprias metas. Os critérios essenciais de política industrial não devem ser definidos apenas por atos delegados.

Alteração 413
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões.	A partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros já não podem conceder qualquer apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda***, seguro, carregamento*** ou utilização de automóveis e furgões de empresa que não sejam veículos com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 414
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A partir ***do momento em que faltarem dois anos para a*** data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros ***já não*** podem conceder ***qualquer*** apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa ***que não sejam*** veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões.	A partir ***da*** data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros ***só*** podem conceder apoio financeiro à aquisição, locação, aluguer, locação-venda ou utilização de automóveis e furgões de empresa***, desde que se trate de*** veículos com nível nulo de emissões.

Or. en

Justificação

Os Estados-Membros são incentivados a estabelecer medidas de transição antes de 2030, a fim de facilitar a transição para uma paragem total em apoio dos veículos movidos a combustíveis fósseis em 2030.

Alteração 415
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os regimes de apoio financeiro e os mecanismos de incentivo estabelecidos nos termos do presente regulamento devem preservar a neutralidade orçamental, minimizar os encargos administrativos e evitar impactos desproporcionados nas PME. Os Estados-Membros devem manter flexibilidade suficiente na conceção dos incentivos fiscais, em conformidade com as capacidades orçamentais e os sistemas fiscais nacionais.

Or. en

Justificação

As expectativas orçamentais uniformes podem criar encargos orçamentais significativos para as economias mais pequenas, com uma flexibilidade orçamental limitada. As autoridades

nacionais devem manter o poder discricionário de adaptar as medidas de apoio de acordo com as realidades económicas nacionais.

Alteração 416
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Até 1 de janeiro de 2027, os Estados-Membros devem eliminar progressivamente as isenções fiscais, os benefícios fiscais e as subvenções públicas que beneficiam os veículos de empresa movidos total ou parcialmente a combustíveis fósseis e incentivar a disponibilidade de informações fiáveis e transparentes sobre o estado das baterias de veículos elétricos para veículos usados com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 417
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	O artigo 4.º não é aplicável enquanto a aplicação das metas referidas no artigo 3.º for suspensa.

Or. de

Justificação

As restrições de financiamento podem não se aplicar enquanto as metas reais ainda não tiverem sido ativadas.

Alteração 418
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 419
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 420
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à ***adoção*** de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à ***aquisição, locação, aluguer, locação-venda, seguro, carregamento ou utilização*** de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia». ***Um veículo deve ser considerado «fabricado na UE» se:*** ***a) O veículo é montado na União;*** ***b) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos componentes do veículo – excluindo a bateria do veículo – com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os componentes – excluindo a bateria – é igual ou superior a 70 %;*** ***c) A bateria de tração do veículo contém, pelo menos, três componentes específicos principais de baterias, entre os quais as células da bateria, com origem na União;*** ***d) A bateria de tração do veículo contém, pelo menos, cinco componentes específicos principais de baterias, entre os quais as células da bateria, o material ativo do cátodo e o sistema de gestão da bateria, com origem na União;*** ***e) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos componentes do grupo motopropulsor elétrico com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os componentes do grupo motopropulsor elétrico é igual ou superior a 50 %;*** ***f) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos sistemas eletrónicos principais com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os sistemas***

eletrónicos principais é igual ou superior a 50 %.

Os requisitos estabelecidos nas alíneas d) a f) são aplicáveis a partir de [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a três anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

A origem de produtos e componentes é determinada em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Or. en

Alteração 421
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis ***e furgões*** forem «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis forem «fabricados na União Europeia». ***Um produto ou um componente só é considerado «fabricado na União Europeia» se preencher cumulativamente as duas condições seguintes:***
	a) Ter sido sujeito ao seu último processamento substancial na União, na aceção do artigo 60.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
	b) O valor acrescentado da União represente, pelo menos, 60 % do preço à saída da fábrica, calculado em conformidade com a definição constante do artigo 3.º, ponto 42, do presente

regulamento.

As operações que consistem num processamento menor na aceção do artigo 3.º, ponto 44, não são suficientes para conferir a origem da União ao abrigo do presente regulamento, independentemente do seu contributo para o valor acrescentado da União. A título excecional, e sem prejuízo do caráter restritivo da definição prevista no número, os produtos, componentes e matérias-primas originários dos países e territórios ultramarinos ligados a um Estado-Membro, na aceção do anexo II do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e da Decisão (UE) 2021/1764 do Conselho relativa à associação dos países e territórios ultramarinos à União Europeia.

Or. fr

Alteração 422
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir ***do momento em que faltarem*** dois anos ***para a*** data ***referida*** no artigo 3.º***, n.º 1***, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir de dois anos ***antes da*** data ***em que as metas referidas*** no artigo 3.º ***se apliquem efetivamente, e apenas se forem cumpridas as condições nele previstas***, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia». ***O artigo 4.º não é aplicável enquanto a aplicação das metas referidas no artigo 3.º for suspensa.***

Or. de

Alteração 423
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir de ***do momento em que faltarem*** dois anos ***para a*** data ***referida*** no artigo 3.º***, n.º 1***, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir de dois anos ***antes da*** data ***em que as metas referidas*** no artigo 3.º ***se apliquem efetivamente, e apenas se forem cumpridas as condições nele previstas***, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis e furgões forem «fabricados na União Europeia». ***O artigo 4.º não é aplicável enquanto a aplicação das metas referidas no artigo 3.º for suspensa.***

Or. de

Alteração 424
Luis-Vicenţiu Lazarus

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros ***só concedem*** apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa ***se os*** automóveis e furgões ***forem*** «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros ***podem, ao conceberem regimes de*** apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa***, dar preferência aos*** automóveis e furgões «fabricados na União Europeia»***, de acordo com os critérios a estabelecer pela Comissão nos termos do terceiro parágrafo do presente artigo***.

Or. en

Alteração 425
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir ***do momento em que faltarem dois anos para a*** data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros ***só concedem*** apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa ***se os automóveis e furgões forem*** «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir ***da*** data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros ***não devem conceder*** apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa ***com nível nulo de emissões que não sejam*** «fabricados na União Europeia»***, tal como definido no [anexo do ato legislativo sobre a aceleração industrial]***.

Or. en

Alteração 426
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis ***e furgões*** forem «fabricados na União Europeia».	Sem prejuízo do artigo 107.º e 108.º do Tratado, a partir do momento em que faltarem dois anos para a data referida no artigo 3.º, n.º 1, os Estados-Membros só concedem apoio financeiro à adoção de automóveis e furgões de empresa se os automóveis forem «fabricados na União Europeia».

Or. fr

Alteração 427
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Na medida em que o presente regulamento estabeleça critérios para a classificação de um veículo como «fabricado na União Europeia», os critérios essenciais devem ser estabelecidos no próprio regulamento. A Comissão só pode completar pormenores técnicos não essenciais por meio de atos delegados.

Or. de

Justificação

Os critérios essenciais da política industrial devem ser definidos pelo próprio legislador e não devem ser totalmente delegados.

Alteração 428
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A fim de reforçar o equipamento dos veículos elétricos das frotas de pessoas coletivas, os pequenos veículos elétricos «fabricados na União Europeia», tal como definidos, devem ser considerados uma alavanca estratégica, aos quais deve ser aplicada uma metodologia de cálculo diferenciada. A este respeito, cada veículo novo com nível nulo de emissões da categoria M1, considerado um pequeno veículo elétrico em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 2.4, do Regulamento (UE) 2018/858 e fabricado na União Europeia, conforme definido acima, deve ser contabilizado como 1,5 veículos elétricos nos cálculos dos Estados-Membros da percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de

	emissões nas suas frotas de pessoas coletivas.

Or. fr

Alteração 429
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 430
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 431
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 432
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 433
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	***Suprimido***

Or. en

Alteração 434
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo ***5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é*** «fabricado na União Europeia».	***Para efeitos do presente*** artigo***, o critério*** «fabricado na União Europeia» ***para a concessão de apoio financeiro à aquisição de automóveis e furgões de empresa deve cumprir os seguintes critérios:***
	a) O veículo é montado na União;
	b) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos componentes do veículo – excluindo a bateria do veículo – com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os componentes – excluindo a bateria – é igual ou superior a 70 %;
	c) A bateria de tração do veículo contém, pelo menos, três componentes específicos principais de baterias, entre os quais as células da bateria, com origem na União;
	d) A bateria de tração do veículo contém,

pelo menos, cinco componentes específicos principais de baterias, entre os quais as células da bateria, o material ativo do cátodo e o sistema de gestão da bateria, com origem na União;

e) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos componentes do grupo motopropulsor elétrico com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os componentes do grupo motopropulsor elétrico é igual ou superior a 50 %;

f) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos sistemas eletrónicos principais com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os sistemas eletrónicos principais é igual ou superior a 50 %.

Os requisitos estabelecidos nas alíneas d) a f) são aplicáveis a partir de [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a três anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Em derrogação dos requisitos acima estabelecidos, os pequenos veículos elétricos da subcategoria M1E, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, devem cumprir os requisitos de origem na União seguintes:

1. O veículo é montado na União;

2. Um dos dois critérios seguintes:

a) O rácio entre o preço total à saída da fábrica dos componentes do veículo – excluindo a bateria do veículo – com origem na União e o preço total à saída da fábrica de todos os componentes – excluindo a bateria – é igual ou superior a 70 %; ou

b) A bateria de tração do veículo contém, pelo menos, três componentes específicos principais de baterias, entre os quais as células da bateria, com origem na União.

Este critério «fabricado na União Europeia» deve ser considerado

equivalente à «origem da União» referida no artigo 7.º do Regulamento (UE) XX.../X... que estabelece um quadro de medidas para a aceleração da capacidade industrial e a descarbonização em setores estratégicos.

Or. en

Alteração 435
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia».	A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um automóvel ou furgão é «fabricado na União Europeia». ***Esses critérios devem incluir, no mínimo:***
	a) O cumprimento da legislação fiscal nacional e da União e a ausência de práticas de evasão fiscal ou de elisão fiscal agressiva na União;
	b) O cumprimento das normas laborais e de emprego aplicáveis, incluindo os requisitos de saúde e segurança no trabalho;
	c) O respeito pelos direitos dos trabalhadores, incluindo a liberdade de associação, o direito à negociação coletiva, a não discriminação, a igualdade de tratamento e a igualdade de remuneração;
	d) O cumprimento da legislação ambiental da União aplicável;
	e) A aplicação de medidas para reduzir as emissões de GEE, melhorar a eficiência energética e apoiar os objetivos de

neutralidade climática da União;

f) A utilização sustentável e eficiente em termos de recursos dos materiais, incluindo medidas que promovam a circularidade, a reparabilidade, a reutilização e a reciclagem ao longo do ciclo de vida dos veículos;

g) O aprovisionamento responsável de matérias-primas e componentes, incluindo o dever de diligência em matéria de impactos ambientais e de direitos humanos ao longo de toda a cadeia de abastecimento;

h) O cumprimento das normas internacionalmente reconhecidas em matéria de direitos humanos e a prevenção do trabalho forçado, do trabalho infantil e de outras formas de exploração laboral na cadeia de abastecimento;

i) A transparência no que diz respeito ao desempenho em matéria de sustentabilidade e às práticas da cadeia de abastecimento;

j) A contribuição para o emprego de elevada qualidade, o desenvolvimento de competências e a coesão social na União.

Or. en

Alteração 436
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia para determinar os critérios segundo os quais se considera que um ***automóvel ou furgão*** é «fabricado na	Os critérios segundo os quais se considera que um ***veículo*** é «fabricado na União Europeia» ***devem ser definidos em conjunto pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho***. ***Devem incluir a obrigação de integração local de, pelo menos, 60 % do valor da bateria e dos componentes***

União Europeia».

eletrónicos e excluir explicitamente os fabricantes que beneficiem de auxílios estatais de países terceiros que distorçam o mercado interno.

Or. fr

Alteração 437
Pascal Canfin

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A pedido de um fabricante de veículos, todos os PEV, OVC-HEV ou FCV desse fabricante poderão ser considerados conformes, durante um período de doze meses, com os requisitos de origem na União se o fabricante demonstrar que todos os PEV, OVC-HEV ou FCV conformes com os requisitos de origem na União e montados por esse fabricante durante o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro (inclusive) do ano anterior correspondem a uma percentagem igual ou superior a 85 % do número total de PEV, OVC-HEV ou FCV do mesmo fabricante matriculados na União no mesmo período.

Or. en

Alteração 438
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao conceberem o apoio financeiro para a aquisição, locação, aluguer, locação-venda, seguro, carregamento ou

utilização de veículos de empresa com nível nulo de emissões, os Estados-Membros devem incentivar a utilização de carregamento inteligente e bidirecional, sempre que possível.

Or. en

Alteração 439
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A Comissão encarrega os Estados-Membros de avaliar e eliminar os obstáculos regulamentares, fiscais e financeiros à adoção de veículos elétricos nas frotas de pessoas coletivas e de publicar as boas práticas de eletrificação das frotas.

Or. en

Alteração 440
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 3-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os Estados-Membros asseguram igualmente que o apoio financeiro seja disponibilizado para a compra, locação, aluguer, locação-venda ou seguro de bicicletas convencionais e assistidas eletricamente.

Or. en

Alteração 441
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 4.º-A
	Apoio ao carregamento inteligente e bidirecional
	1. Uma vez que o carregamento inteligente de veículos elétricos é crucial para a integração do sistema de eletricidade limpa, os Estados-Membros devem apoiar e incentivar os operadores de frotas a adotarem veículos elétricos e infraestruturas de carregamento conexas capazes de efetuar um carregamento inteligente e/ou bidirecional.
	2. A fim de reduzir ainda mais o custo total da propriedade dos veículos com nível nulo de emissões, o carregamento inteligente deve ser promovido como modo de carregamento por defeito.
	3. A fim de promover a adoção do carregamento inteligente e bidirecional entre as frotas de pessoas coletivas, os Estados-Membros devem apoiar e incentivar os operadores de frotas a realizarem uma análise dos custos e benefícios da implantação de soluções de carregamento inteligente e bidirecional nas suas frotas. Para o efeito, os Estados-Membros devem também apoiar o carregamento inteligente e bidirecional através de programas de financiamento específicos.
	4. A Comissão deve incentivar os Estados-Membros a simplificar ao máximo os veículos para a rede (V2G) para as empresas e a publicar as boas práticas em matéria de gestão administrativa dos fluxos financeiros dos V2G para as frotas.
	5. A fim de acompanhar esta transição e

melhorar a informação dos consumidores, os Estados-Membros devem fornecer às empresas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento conselheiros pedagógicos específicos para explicar os benefícios das tecnologias de carregamento inteligente e bidirecional.

6. As empresas não abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento podem também beneficiar deste serviço, mediante pedido.

Or. en

Justificação

Fleets are particularly relevant for smart and bidirectional charging because of their operational patterns making them ideal candidates for demand response participation.

The latter will be crucial for the efficient integration of EVs into the power system and for reaching EU objectives on transport decarbonation. This is also acknowledged in Renewable Energy Directive: « Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration. Smart and, where appropriate, bi-directional recharging functionalities therefore need to be ensured. » As such, smart charging should also be promoted as the default mode when feasible because it brings cost savings, facilitates renewables integration in the system and stabilizes the grid.

Yet, smart, and more importantly bidirectional charging, technologies are still not well known among the general public, including fleets. Awareness-raising efforts are therefore needed to promote acceptance of the transition to electric vehicles among businesses. There are already analytical tools and platforms that can be used by fleet operators to quantify and measure the impact of smart and bidirectional charging.

Alteração 442
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 4.º-A
	Apoio financeiro a um mercado competitivo e a preços acessíveis de veículos em segunda mão com nível nulo

de emissões

1. A partir de… [dois anos antes da data a que se refere o artigo 3.º, n.º 1], os Estados-Membros adotam medidas destinadas a apoiar o desenvolvimento de um mercado competitivo e a preços acessíveis de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões, incluindo, se for caso disso:

a) limites máximos de amortização dedutíveis para efeitos fiscais mais elevados e prazos de amortização acelerada para veículos com nível nulo de emissões colocados no mercado por grandes empresas no seu território;

b) incentivos, bonificações ou sistemas de apoio específicos para a reconversão de veículos com quilometragem elevada e a adaptação das baterias, com o objetivo de melhorar a acessibilidade financeira e o acesso à mobilidade com nível nulo de emissões para os agregados familiares e as comunidades vulneráveis.

2. Os Estados-Membros devem velar por que as medidas adotadas ao abrigo do presente artigo sejam concebidas e aplicadas de forma não discriminatória, a fim de promover o desenvolvimento de um mercado de veículos em segunda mão inclusivo e que funcione corretamente para os veículos com nível nulo de emissões, acessível a todos os segmentos de consumidores.

Or. en

Alteração 443
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 4-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 4.º-B

Apoio ao mercado de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões

1. Uma vez que o volume de negócios é mais rápido entre os veículos de pessoas coletivas do que entre os veículos privados, o presente regulamento deve também promover a adoção do mercado de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões.

2. A este respeito, a Comissão Europeia deve incentivar os Estados-Membros a adotarem medidas nacionais e instrumentos específicos para apoiar os compradores de veículos em segunda mão.

3. Os Estados-Membros devem também ser incentivados a criar programas de locação social que visem veículos em segunda mão com nível nulo de emissões. Os programas de financiamento europeus ou nacionais pertinentes devem apoiar a adoção do mercado de segunda mão.

4. A Comissão Europeia pode também promover a elaboração de relatórios normalizados europeus para determinados indicadores, como a saúde das baterias, relacionados com os veículos detidos pelos operadores de frotas antes de chegarem ao mercado de segunda mão.

5. A fim de acompanhar os progressos na consecução do objetivo de disponibilizar veículos com nível nulo de emissões no mercado de segunda mão, a Comissão Europeia publicará um estudo específico para analisar os progressos por Estado-Membro através de indicadores específicos, como a percentagem de veículos com nível nulo de emissões nas matrículas de veículos em segunda mão e a idade média dos veículos de pessoas coletivas com nível nulo de emissões que entram no mercado de segunda mão.

Or. en

Alteração 444
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 4-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 4.º-B
	Planos de mobilidade sustentável da frota de pessoas coletivas
	1. As grandes empresas que exploram frotas de veículos de pessoas coletivas na União devem elaborar, adotar e executar um plano de mobilidade sustentável da frota de pessoas coletivas.
	2. O plano de mobilidade da frota de pessoas coletivas deve estabelecer uma estratégia e ações mensuráveis para reduzir as emissões de GEE provenientes da frota e das atividades de mobilidade da empresa e contribuir para os objetivos do presente regulamento.
	3. O plano de mobilidade da frota de pessoas coletivas deve abranger, no mínimo:
	a) A composição e a dimensão da frota de pessoas coletivas da empresa, incluindo os veículos detidos, alugados ou utilizados de outra forma pela empresa;
	b) Uma avaliação das necessidades de mobilidade da empresa e dos padrões de utilização dos veículos;
	c) Metas e medidas quantificadas para aumentar a percentagem de veículos com nível nulo de emissões na frota de pessoas coletivas;
	d) Medidas para reduzir o número total de quilómetros percorridos pelos veículos e otimizar a utilização da frota;
	e) Medidas para promover alternativas de mobilidade sustentáveis, incluindo transportes públicos, serviços de mobilidade partilhada, mobilidade ativa, utilização de bicicletas convencionais e de

bicicletas assistidas eletricamente e transporte ferroviário, se for caso disso;

g) Políticas de contratação pública e de locação financeira alinhadas com os objetivos do presente regulamento;

h) Medidas para acompanhar, comunicar e verificar os progressos realizados na execução do plano.

4. O plano de mobilidade da frota de pessoas coletivas deve incluir, se for caso disso e proporcionado, marcos intermédios para 2030 e 2035 e um calendário de execução.

5. As grandes empresas devem adotar o seu primeiro plano de mobilidade da frota de pessoas coletivas o mais tardar dois anos após a data de aplicação do presente regulamento e, posteriormente, devem revê-lo e atualizá-lo pelo menos de três em três anos.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as grandes empresas apresentem os seus planos de mobilidade da frota de pessoas coletivas, bem como quaisquer atualizações subsequentes, à autoridade nacional competente.

7. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades competentes fornecem orientações e, se for caso disso, modelos normalizados para facilitar a elaboração e a comunicação de informações sobre os planos de mobilidade da frota de pessoas coletivas.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 5.º para estabelecer requisitos comuns de comunicação de informações, indicadores e modelos para os planos de mobilidade da frota de pessoas coletivas.

Or. en

Alteração 445
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5	***Suprimido***
Exercício da delegação	
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes nela especificada. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.	
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.	
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu	

e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. fr

Alteração 446
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5.º	***Suprimido***
Exercício da delegação	
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com	

os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Alteração 447
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5.º	***Suprimido***
Exercício da delegação	
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento	

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

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Justificação

O presente artigo deve ser suprimido, em consonância com a supressão do artigo 4.º. Uma vez que o poder delegado diz respeito a uma disposição que suscita preocupações em matéria de subsidiariedade e interfere indevidamente nos regimes de apoio dos Estados-Membros, não há necessidade de conferir competências de execução à Comissão.

Alteração 448
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5.º	***Suprimido***
Exercício da delegação	
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.	
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.	
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável	

por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Justificação

O presente artigo deve ser suprimido como alteração consequente na sequência da supressão do artigo 4.º, que suprime o poder subjacente aos atos delegados. Na ausência de uma delegação substantiva, a presente disposição processual deixa de ser necessária.

Alteração 449
Urmas Paet

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5.º	***Suprimido***
Exercício da delegação	
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com	

os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Alteração 450
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5.º	***Suprimido***
Exercício da delegação	
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento	

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

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Alteração 451
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 5.º	***Suprimido***
Exercício da delegação	

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.

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

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Alteração 452
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 453
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 3, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	***Suprimido***

Or. en

Alteração 454
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo ***5.º, n.º 3***, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).	2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo ***4.º-B.º, n.º 8***, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de [Serviço das Publicações: inserir data = a data de entrada em vigor do presente regulamento).

Or. en

Alteração 455
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 456
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*

3. As delegações de poderes referidas no artigo ***4.º, n.º 5***, podem ser revogadas em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	3. As delegações de poderes referidas no artigo ***4.º-B, n.º 8***, podem ser revogadas em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

Or. en

Alteração 457
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 3 – alínea a (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	a) A Comissão adota, se for caso disso, atos delegados para especificar mais pormenorizadamente as regras harmonizadas relativas aos requisitos de transparência, acessibilidade e interoperabilidade para as informações relacionadas com o estado de saúde das baterias de veículos elétricos, tendo em conta a evolução tecnológica, o Regulamento (UE) 2023/1542 e as normas internacionais pertinentes.

Or. en

Alteração 458
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2026, sobre legislar melhor.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 459
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 460
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a	***Suprimido***

contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Alteração 461
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo ***5.º, n.º 3***, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.	6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo ***4.º-B, n.º 8***, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Or. en

Alteração 462
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-A. Cada Estado-Membro deve

	apresentar um plano nacional de execução que descreva as medidas em vigor ou previstas para alcançar as metas nacionais estabelecidas no presente regulamento, incluindo, se for caso disso, medidas de apoio à acessibilidade dos preços, ao desenvolvimento do mercado de segunda mão e à transparência. Os relatórios dos Estados-Membros devem incluir informações sobre:
	a) A disponibilidade de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões;
	b) As medidas de apoio à comportabilidade dos preços e à acessibilidade de soluções de mobilidade com nível nulo de emissões;
	c) A disponibilização aos consumidores, sem custos adicionais, de informações transparentes sobre o estado de saúde das baterias de veículos elétricos.

Or. en

Alteração 463
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 6.º	***Suprimido***
Acompanhamento e comunicação de informações	
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	
Até 28 de fevereiro de 2031 e,	

posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	

Or. en

Alteração 464
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva ***as medidas que tem em vigor e*** as medidas ***que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do*** presente regulamento.	***O mais tardar*** até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve***, após ter notificado a sua estratégia nacional,*** apresentar à Comissão um plano nacional que descreva ***pormenorizadamente tanto*** as medidas ***já em vigor como as que tenciona adotar, em conformidade com os objetivos perseguidos pelo*** presente regulamento.

Or. en

Alteração 465
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*

Até ***28 de fevereiro de 2028*** e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar ***para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento***.	Até ***2030*** e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar***, tal como estabelecido no artigo 3.º***.

Or. en

Alteração 466
Jacek Ozdoba
em nome do Grupo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro ***deve*** apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para ***alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento***.	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro ***pode*** apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para ***limitar as emissões da frota de automóveis de empresa***.

Or. en

Alteração 467
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Benoit Cassart, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro ***deve*** apresentar à Comissão um plano nacional que descreva	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro ***pode*** apresentar à Comissão um plano nacional que descreva

as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.

Or. en

Alteração 468
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar ***para alcançar*** as metas nacionais estabelecidas no anexo ***do*** presente ***regulamento***.	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar***, tendo em conta*** as metas nacionais ***indicativas*** estabelecidas no anexo ***como pontos de referência para apoiar os progressos no sentido da consecução dos objetivos da*** presente ***diretiva***.

Or. en

Justificação

A presente alteração alinha o acompanhamento e a comunicação de informações com a natureza indicativa das metas nacionais, assegurando que os planos nacionais e a comunicação de informações servem para apoiar e acompanhar os progressos na consecução dos objetivos da diretiva, em vez de demonstrar o cumprimento de obrigações vinculativas. Preserva a transparência e o acompanhamento, evitando simultaneamente encargos de governação desproporcionados. Além disso, esclarece que a comunicação de informações deve ter devidamente em conta os veículos que utilizam combustíveis hipocarbónicos, se for caso disso, em consonância com uma abordagem tecnologicamente aberta.

Alteração 469
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional***, em conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 6.º-A,*** que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais ***não vinculativas*** estabelecidas no anexo do presente regulamento.

Or. en

Justificação

A fim de apoiar os Estados-Membros na elaboração de planos nacionais, a Comissão deve fornecer-lhes orientações semelhantes à elaboração de quadros de ação nacionais no âmbito do AFIR.

Alteração 470
Markus Ferber

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para ***alcançar as*** metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para ***contribuir para a consecução das*** metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.

Or. en

Alteração 471
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	***1.*** Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um ***projeto de*** plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento. ***Cada Estado-Membro deve assegurar a coerência entre o seu projeto de plano nacional e o plano nacional integrado em matéria de energia e de clima atualizado a que se refere o artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1999.***

Or. en

Alteração 472
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento. ***Esse plano deve também incluir uma secção específica que descreva as medidas, planeadas ou adotadas, para desenvolver o mercado de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões no seu território, abrangendo, pelo menos:*** ***i) medidas de apoio à disponibilidade e***

acessibilidade dos preços dos veículos em segunda mão com nível nulo de emissões, tais como incentivos fiscais;

ii) medidas de apoio a programas de locação social, nomeadamente com base em veículos em segunda mão com nível nulo de emissões, incluindo, se for caso disso, através da utilização dos instrumentos de financiamento da União disponíveis, nomeadamente o Fundo Social em matéria de Clima, criado pelo Regulamento (UE) 2023/955;

iii) medidas de apoio à adoção de veículos comerciais ligeiros adaptados para PME e microempresas ;

iv) medidas de apoio ao desenvolvimento de infraestruturas de carregamento acessíveis aos utilizadores de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 473
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.
	Os planos nacionais devem estabelecer medidas, para além das grandes empresas, para as empresas promoverem a adoção de veículos com nível nulo de emissões e incentivarem a multimodalidade, tais como regimes de locação social para pequenos veículos

elétricos, locação de bicicletas de empresas e orçamentos de mobilidade que incentivem a utilização de transportes públicos, a fim de dar resposta à evolução das exigências de mobilidade privada e das empresas de forma sustentável.

Or. en

Justificação

To support Member States, the European Commission should promptly publish guidance that highlights successful measures implemented to date and provides practical recommendations for their effective adoption. While acknowledging that there is no one-size-fits-all approach, this Regulation must be framed not solely as a regulatory instrument but also as an enabling framework, supporting Member States to deploy innovative and impactful solutions that advance sustainable and multimodal corporate mobility.

To this end, national plans should set out measures, beyond large undertakings, for companies to promote the adoption of ZEVs and encourage multimodality, such as social leasing schemes for small electric vehicles, company bike leasing, and mobility budgets encouraging the use of public transport, to address evolving private and corporate mobility demands sustainably. Recent national experiences demonstrate the viability of these approaches: France has successfully implemented a "social leasing" scheme, subsidising access to EVs for lower-income households and reaching over 41,500 users by 2025; Belgium has pioneered the widespread adoption of corporate mobility budgets, allowing employees to trade de the use of private cars with sustainable transport options like public transport passes or shared mobility; and Germany has expanded bike leasing programs, offering fiscal incentives that make electric bicycles an affordable and attractive option for corporate fleets and individual employees alike.

Expand the monitoring and reporting provisions to capture not only the registration of zero-emission vehicles, but also the implementation and impact of multimodal measures that contribute to corporate fleet decarbonisation.

Alteração 474
Rosa Serrano Sierra

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro deve apresentar à Comissão um plano nacional que descreva

as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento.	as medidas que tem em vigor e as medidas que tenciona aplicar para alcançar as metas nacionais estabelecidas no anexo do presente regulamento. ***Os planos nacionais devem incluir uma avaliação das infraestruturas de carregamento e da capacidade da rede nas principais plataformas de transporte, incluindo os aeroportos.***
	Or. en

Alteração 475
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Os planos nacionais referidos no n.º 1 incluem, no mínimo, os seguintes elementos:
	a) Uma avaliação da situação atual e da evolução futura do regime fiscal nacional aplicável aos veículos de empresa, incluindo medidas para apoiar a adoção de veículos de empresa com nível nulo de emissões;
	b) Uma avaliação da situação atual e da evolução futura do mercado nacional de veículos de empresa com nível nulo de emissões, incluindo os efeitos no mercado de veículos em segunda mão;
	c) As políticas e as medidas necessárias para alcançar as metas a que se refere o anexo I, enumeradas separadamente como medidas de curto prazo (no prazo de 12 meses) e a mais longo prazo (até 5 anos), incluindo um sistema de sanções financeiras para o caso de as grandes empresas não tomarem as medidas necessárias para aumentar a sua percentagem de veículos de empresa novos com nível nulo de emissões;

d) Medidas, previstas ou adotadas, para garantir a satisfação das necessidades de infraestruturas de carregamento para veículos de empresa com nível nulo de emissões, nomeadamente no local de trabalho e no domicílio, incentivando a implantação de soluções de carregamento inteligentes e bidirecionais;

e) Medidas, previstas ou adotadas, para promover o mercado de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 476
Tiemo Wölken, François Kalfon
em nome do Grupo S&D

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os planos nacionais devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
	a) Uma avaliação da situação atual e da evolução futura do mercado nacional de veículos de empresa com nível nulo ou baixo de emissões, incluindo os efeitos no mercado de veículos em segunda mão;
	b) Uma avaliação da situação atual e da evolução futura do regime fiscal nacional aplicável aos veículos de empresa;
	c) As políticas e as medidas necessárias para alcançar os objetivos a que se refere o anexo I, enumeradas separadamente como medidas de curto prazo (no prazo de 12 meses) e a mais longo prazo (até 5 anos);
	d) Medidas, previstas ou adotadas, para garantir a satisfação das necessidades de infraestruturas de carregamento para veículos com nível nulo ou baixo de emissões, nomeadamente no local de trabalho e no domicílio, incluindo o apoio

aos operadores de frotas e de redes para a adoção de veículos elétricos e das respetivas infraestruturas de carregamento capazes de efetuar carregamentos inteligentes e/ou bidirecionais.

e) Medidas, previstas ou adotadas, para promover o mercado de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 477
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Aquando da elaboração das orientações da União e na avaliação das prioridades de financiamento, a Comissão deve prestar especial atenção aos Estados-Membros insulares, às regiões ultraperiféricas e aos territórios insulares com limitações estruturais em matéria de transportes e de conectividade energética. A Comissão deve facilitar o acesso desses territórios aos instrumentos de financiamento da União que apoiam as infraestruturas de carregamento, as redes inteligentes, a integração da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis e a implantação de frotas com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 478
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-B. A Comissão avalia os projetos de planos de ação nacionais e pode formular recomendações aos Estados-Membros. Essas recomendações são emitidas, o mais tardar, seis meses a contar da apresentação dos projetos de planos nacionais a que se refere o n.º 1. Essas recomendações podem incidir, em particular, na adequação e na orientação das políticas e medidas relacionadas com as metas nacionais.

Or. en

Alteração 479
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 1-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-C. Cada Estado-Membro tem devidamente em conta as recomendações da Comissão a que se refere o n.º 1-B e apresenta um plano nacional definitivo à Comissão o mais tardar nove meses a contar da apresentação do seu projeto de plano nacional a que se refere o n.º 1.

Or. en

Alteração 480
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, ***todos os*** anos, ***cada Estado-Membro determina e transmite*** à	***O mais tardar*** até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, ***de dois em dois*** anos, ***os Estados-Membros comunicam*** à Comissão

Comissão o número ***total*** de veículos de pessoas coletivas ***novos matriculados*** por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, ***repartidos entre*** automóveis e furgões, ***e a percentagem*** de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	o número ***agregado*** de veículos de pessoas coletivas ***recém-matriculados registados*** por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, ***desagregado por*** automóveis ***de passageiros*** e furgões, ***a par das respetivas percentagens*** de veículos com nível nulo ou baixo de emissões***, incluindo os movidos a combustíveis hipocarbónicos,*** em cada uma dessas categorias ***de veículos***.

Or. en

Alteração 481
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	***Três anos após a apresentação do plano nacional*** e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias. ***A Comissão pode criar um mecanismo de intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros.***

Or. en

Alteração 482
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro ***de 2031*** e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões em cada uma dessas categorias.	***2.*** Até 28 de fevereiro ***do ano seguinte à entrada em vigor do presente regulamento*** e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo de emissões em cada uma dessas categorias.
	Or. en

Alteração 483
Isabelle Le Callennec

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de ***2031*** e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	Até 28 de fevereiro de ***2028*** e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias. ***Até ao final de julho de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão consulta os Estados-Membros e as partes interessadas pertinentes, em especial os operadores económicos do setor automóvel, sobre a aplicação do presente regulamento. Com base nos planos nacionais e nos resultados dessa consulta, a Comissão publica orientações indicativas que identifiquem instrumentos de política pública eficazes.***

Or. en

Alteração 484
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões em cada uma dessas categorias.	Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo de emissões em cada uma dessas categorias***, bem como dados relativos ao número de bicicletas de empresa adquiridas através de regimes de apoio financeiro à aquisição e locação financeira***.

Or. en

Alteração 485
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, ***e*** a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, ***bem como*** a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões***, incluindo veículos que***

	utilizam combustíveis hipocarbónicos, sendo que estes combustíveis são os definidos pela Diretiva (UE) 2018/2001, que cumprem os critérios estabelecidos nos artigos 29.º, 29.º-A e 31.º da referida diretiva e nos atos delegados conexos, em cada uma dessas categorias.

Or. en

Justificação

A presente alteração alinha o acompanhamento e a comunicação de informações com a natureza indicativa das metas nacionais, assegurando que os planos nacionais e a comunicação de informações servem para apoiar e acompanhar os progressos na consecução dos objetivos da diretiva, em vez de demonstrar o cumprimento de obrigações vinculativas. Preserva a transparência e o acompanhamento, evitando simultaneamente encargos de governação desproporcionados. Além disso, esclarece que a comunicação de informações deve ter devidamente em conta os veículos que utilizam combustíveis hipocarbónicos, se for caso disso, em consonância com uma abordagem tecnologicamente aberta.

Alteração 486
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis ***e furgões***, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões ***em cada uma dessas categorias***.	Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

Or. fr

Alteração 487

Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos ***com nível nulo ou baixo de emissões*** em cada uma dessas categorias.	Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro determina e transmite à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos ***que utilizam energias renováveis*** em cada uma dessas categorias.

Or. en

Alteração 488
Jacek Ozdoba
em nome do Grupo ECR
Jadwiga Wiśniewska, Anna Zalewska

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro ***determina*** e ***transmite*** à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro ***pode determinar*** e ***transmitir*** à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.

Or. en

Alteração 489

Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Oihane Agirregoitia Martínez, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro ***determina*** e ***transmite*** à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.	Até 28 de fevereiro de 2031 e, posteriormente, todos os anos, cada Estado-Membro ***pode determinar*** e ***transmitir*** à Comissão o número total de veículos de pessoas coletivas novos matriculados por grandes empresas no seu território durante o ano civil anterior, repartidos entre automóveis e furgões, e a percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões em cada uma dessas categorias.

Or. en

Alteração 490
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. Para cada ano civil, cada Estado-Membro regista as informações relativas a cada automóvel novo de passageiros e a cada veículo comercial ligeiro novo matriculado como veículo de pessoa coletiva no seu território. Estas informações devem incluir o nome da entidade jurídica que matricula o veículo, as emissões específicas de CO_2, a massa em ordem de marcha e o tipo de grupo motopropulsor, conforme especificado no certificado de conformidade.

Or. en

Alteração 491
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Para cada ano civil, cada Estado-Membro regista as informações relativas a cada automóvel novo de passageiros e a cada veículo comercial ligeiro novo matriculado como veículo de pessoa coletiva no seu território. Estas informações devem incluir o nome da entidade jurídica que regista o veículo, as emissões específicas de CO_2, a massa em ordem de marcha e o tipo de grupo motopropulsor, conforme especificado no certificado de conformidade.

Or. en

Alteração 492
Merja Kyllönen

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao elaborarem os seus planos nacionais, os Estados-Membros devem também assegurar a participação adequada dos órgãos de poder local e regional, ter em conta as circunstâncias regionais e locais, prestar especial atenção às zonas menos desenvolvidas, em especial no que diz respeito às infraestruturas de carregamento, e respeitar o princípio da subsidiariedade, proporcionando flexibilidade suficiente para as escolhas de execução nacionais e locais.

Or. en

Justificação

Os aditamentos propostos dizem respeito a princípios de aplicação mais amplos, à participação das partes interessadas e a considerações territoriais.

Alteração 493
Rosa Serrano Sierra

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao cumprirem as obrigações de acompanhamento e comunicação de informações previstas no presente regulamento, os Estados-Membros devem ter em conta a coordenação entre o presente regulamento, o Regulamento (UE) 2023/1804 e os planos nacionais de desenvolvimento da rede.

Or. en

Alteração 494
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	O mais tardar em 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, os Estados-Membros também avaliam o impacto económico do regulamento nas empresas do setor automóvel e comunicam esses dados à Comissão, que os deve ter em conta, se for necessário proceder à revisão do regulamento.

Or. fr

Alteração 495
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A partir da entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão analisa, de dois em dois anos, o impacto do presente regulamento no setor das frotas empresariais e avalia o mercado emergente de veículos elétricos em segunda mão, prestando especial atenção às alterações no valor residual dos veículos elétricos. Apresenta um relatório sobre as principais conclusões ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Caso essa avaliação identifique efeitos desproporcionados e dificuldades significativas de execução, a Comissão propõe uma revisão do presente regulamento.

Or. fr

Alteração 496
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Jorge Buxadé Villalba, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A partir da entrada em vigor do presente regulamento, a Comissão procede, de dois em dois anos, a uma avaliação dos seus efeitos diretos e indiretos nas PME, nas microempresas e nos consumidores particulares, e apresenta um relatório

sobre as principais conclusões ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Caso essa avaliação identifique efeitos desproporcionados e dificuldades significativas de execução, a Comissão propõe uma revisão do presente regulamento.

Or. fr

Alteração 497
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A fim de assegurar a exclusão das PME e das pessoas singulares do âmbito de aplicação, os Estados-Membros devem registar os seguintes pontos de dados específicos:
	a. Situação do registante: se a entidade em cujo nome o veículo está registado é uma grande empresa ou um intermediário financeiro (por exemplo, uma empresa de locação financeira ou de aluguer).
	b) Situação do utilizador final: se o registante for um intermediário financeiro, a situação do locatário ou do utilizador final deve ser registado como:
	i. grande empresa;
	ii. microempresa;
	iii. pequena empresa;
	iv. média empresa;
	v. pessoa singular.
	O denominador para as metas de conformidade deve incluir apenas os veículos em que o registante e o utilizador final sejam identificados como grandes empresas.

Or. en

Alteração 498
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-B. A fim de assegurar a exclusão das PME e das pessoas singulares do âmbito de aplicação, os Estados-Membros devem registar os seguintes pontos de dados específicos:
	i) situação do registante: se a entidade em cujo nome o veículo está registado é uma grande empresa ou um intermediário financeiro;
	ii) situação do utilizador final: se o registante for um intermediário financeiro, a situação do locatário ou do utilizador final deve ser registado como:
	a) Grande empresa;
	b) Microempresa;
	c) Pequena empresa;
	d) Média empresa;
	d) Pessoa singular.
	O denominador para o cumprimento das metas nacionais deve incluir apenas os veículos em que o registante ou o utilizador final seja uma grande empresa.

Or. en

Alteração 499
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-C. Até 28 de fevereiro de cada ano, os Estado-Membros determinam e comunicam à Comissão as informações recolhidas nos termos dos n.os 3 e 4 relativas ao ano civil anterior. Os dados devem ser transmitidos num formato digital normalizado a determinar pela Comissão.

Or. en

Alteração 500
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Até 28 de fevereiro de cada ano, os Estado-Membros determinam e comunicam à Comissão as informações recolhidas nos termos dos n.os 1 e 2 relativas ao ano civil anterior. Os dados devem ser transmitidos num formato digital normalizado a determinar pela Comissão.

Or. en

Alteração 501
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A Comissão deve manter um registo acessível ao público dos dados notificados pelos Estados-Membros nos termos do presente artigo. Até 30 de junho de cada ano, a Comissão deve publicar,

relativamente a cada Estado-Membro:

a. O número total de novos registos de empresas por grandes empresas;

b. A percentagem de veículos com nível nulo de emissões nesses registos;

c. Os progressos realizados na consecução das metas nacionais estabelecidas no anexo.

Or. en

Alteração 502
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-E (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os Estados-Membros devem assegurar a exatidão e a exaustividade dos dados transmitidos e fornecer um ponto de contacto à Comissão Europeia para responder a erros ou omissões.

Or. en

Alteração 503
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6 – parágrafo 2-F (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados com vista a alterar os requisitos em matéria de dados e os parâmetros do presente quadro de comunicação de informações.

Or. en

Alteração 504
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-A
	(1) Os planos nacionais devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
	a) Uma avaliação da situação atual e da evolução futura do mercado no que diz respeito à adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões pelas empresas, incluindo os efeitos no mercado de veículos em segunda mão;
	b) Uma avaliação dos diferentes tipos de frotas de pessoas coletivas, em especial no que diz respeito à adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, às medidas já em vigor e aos desafios com que se deparam;
	c) As políticas e as medidas necessárias para assegurar que as metas referidas no artigo 3.º sejam alcançadas, excluindo a utilização de metas específicas por empresa;
	d) Medidas, previstas ou adotadas, destinadas a eliminar os obstáculos à adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado de veículos em segunda mão;
	e) Medidas, previstas ou adotadas, para garantir a satisfação das necessidades de infraestruturas de carregamento para os diferentes tipos de frotas de pessoas coletivas, incluindo para centros de mobilidade, tais como aeroportos, estações ferroviárias e depósitos de furgões;
	f) Medidas, previstas ou adotadas, para preparar a rede elétrica para o aumento previsto da procura de energia;
	g) Medidas, previstas ou adotadas, para

promover o mercado de veículos em segunda mão com nível nulo ou baixo de emissões.

(2) Cada Estado-Membro disponibiliza ao público o seu projeto de plano nacional e assegura que o público e todas as partes interessadas tenham oportunidades efetivas e atempadas de participar na elaboração dos planos nacionais.

(3) A Comissão Europeia deve emitir orientações destinadas aos Estados-Membros sobre medidas favoráveis para acelerar a adoção de veículos de empresa com nível nulo ou baixo de emissões, incluindo recomendações sobre a reforma do quadro orçamental e as boas práticas identificadas em toda a União Europeia para os diferentes tipos de frotas de empresa e medidas de apoio ao mercado de segunda mão. Ao preparar e atualizar essas orientações, a Comissão Europeia vela por que as medidas sejam diferenciadas, proporcionadas e baseadas em dados concretos, tendo em conta as características operacionais, técnicas e económicas específicas das diferentes categorias de frotas de veículos de empresa.

A Comissão é assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros, na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. O comité facilita a coordenação e o intercâmbio de boas práticas e contribui para o desenvolvimento e a atualização das orientações referidas no presente número, tendo em conta a diversidade dos mercados nacionais e a composição das frotas. Além disso, a Comissão Europeia deve assegurar a participação estruturada e contínua das partes interessadas na elaboração e atualização das orientações.

Or. en

Justificação

Para apoiar os Estados-Membros na elaboração de planos nacionais, sugerimos que lhes sejam fornecidas mais orientações semelhantes aos quadros de ação nacionais no âmbito do AFIR. Tal inclui, nomeadamente, orientá-los sobre a forma de avaliar o mercado das frotas de pessoas coletivas e as medidas a aplicar.

Alteração 505
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-A
	Informação pública, comunicação e visibilidade
	1. A Comissão disponibiliza ao público os projetos de planos nacionais, as suas recomendações e o plano nacional definitivo e mantém-nos atualizados numa página Web específica do sítio Web da Comissão.
	2. A Comissão disponibiliza ao público e mantém atualizadas as informações recolhidas nos termos dos n.os 3 e 4 do artigo 6.º em formatos abertos e legíveis por máquina, tal como estabelecido no artigo 5.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, que permitam que os dados sejam ordenados, pesquisados, extraídos, comparados e reutilizados.
	3. Os Estados-Membros devem realizar ações de informação e comunicação destinadas:
	a) A grandes empresas que descrevem todos os tipos de apoio financeiro à disposição das grandes empresas para a aquisição, locação, aluguer, locação-venda, seguro, carregamento ou utilização de veículos de empresa com nível nulo de emissões;

b) Ao público em geral no que diz respeito às medidas e ao apoio financeiro disponíveis para o desenvolvimento de um mercado competitivo de veículos em segunda mão com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 506
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-A
	Cumprimento
	Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento por grandes empresas e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
	Até [inserir data] e, posteriormente, todos os anos, os Estados-Membros publicam uma lista das grandes empresas que não cumpriram as obrigações estabelecidas no presente regulamento durante o ano civil anterior, incluindo informações sobre a natureza e a extensão do incumprimento.

Or. en

Alteração 507
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*

Artigo 6.º-A

Relatório da Comissão

Até [inserir data: três anos após a entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve ser incumbida de realizar uma avaliação do impacto económico direto e indireto do presente regulamento nas PME, tendo em conta os objetivos que visa alcançar, e de apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as principais conclusões.

Or. de

Alteração 508
Volker Schnurrbusch, Marc Jongen, Anja Arndt, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-A
	Relatório da Comissão
	Até [inserir data: três anos após a entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve ser incumbida de realizar uma avaliação do impacto económico direto e indireto do presente regulamento nas PME, tendo em conta os objetivos que visa alcançar, e de apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre as principais conclusões.

Or. de

Alteração 509
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-A
	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão avalia o impacto do presente regulamento na disponibilidade e acessibilidade dos preços dos veículos em segunda mão com nível nulo de emissões em todos os Estados-Membros, incluindo as importações de países terceiros, e avalia se são necessárias medidas adicionais para assegurar um acesso equilibrado ao mercado na União.

Or. en

Justificação

Os mercados mais pequenos e periféricos dependem fortemente dos fluxos de veículos em segunda mão. Sem uma disponibilidade adequada em segunda mão, a transição corre o risco de criar desigualdades no acesso a soluções de mobilidade limpa em todos os Estados-Membros.

Alteração 510
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Artigo 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-B
	Até… [Serviço das Publicações: inserir a data dois anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento] e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão procede a uma avaliação do impacto económico direto e indireto do presente regulamento nas PME e nos consumidores particulares à luz dos objetivos que se propõe alcançar e apresenta um relatório sobre as principais conclusões ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Or. en

Justificação

As PME dependem fortemente de veículos tomados em locação e alugados e são indiretamente afetadas pelo presente regulamento. Os prestadores de serviços de mobilidade do setor das PME, como as empresas de logística, abastecem frequentemente frotas de maior dimensão e são também indiretamente abrangidos pelo âmbito de aplicação. O regulamento terá um impacto significativo nas PME, exigindo uma análise aprofundada por parte da Comissão Europeia. Os consumidores são igualmente afetados, uma vez que a maioria dos clientes de aluguer são particulares e os veículos adquiridos através de financiamento ao consumo são frequentemente matriculados por empresas de financiamento.

Alteração 511
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-B
	Planos nacionais para modos de transporte alternativos
	Até [data], cada Estado-Membro deve estabelecer e apresentar à Comissão um plano nacional que estabeleça medidas para promover e desenvolver modos de transporte alternativos para os trabalhadores, com o objetivo de reduzir a dependência de veículos de propriedade individual e de empresas. O plano nacional deve incluir medidas para:
	a) Melhorar a disponibilidade, a acessibilidade e a qualidade dos serviços de transporte público;
	b) Apoiar o desenvolvimento e a adoção de soluções de mobilidade partilhada, incluindo serviços de partilha de automóveis, de coviaturagem e de micromobilidade partilhada;
	c) Promover modos de transporte ativos, incluindo a deslocação a pé e de bicicleta, em especial para fins de deslocações pendulares;

d) Incentivar os empregadores a adotarem planos de mobilidade sustentável e incentivos para que os trabalhadores utilizem modos de transporte alternativos;

e) Melhorar a integração e a interoperabilidade dos diferentes modos e serviços de transporte;

f) Acompanhar os progressos e avaliar a eficácia das medidas aplicadas.

Os Estados-Membros devem atualizar o plano nacional pelo menos de dois em dois anos e apresentar o plano atualizado à Comissão.

Or. en

Alteração 512
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-B
	Relatório da Comissão
	Até 31 de dezembro de 2027, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, juntamente com o relatório a que se refere o artigo 15.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/1242, no qual avalia se são consideradas necessárias medidas específicas para estimular a adoção de veículos pesados com nível nulo de emissões na União, em especial no que diz respeito à meta climática da União para 2040 e ao objetivo de neutralidade climática da União para 2050, tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119. Esse relatório é acompanhado, se for caso disso, por uma proposta legislativa.

Or. en

Alteração 513
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-B
	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão acompanha a disponibilidade de veículos com nível nulo de emissões com volante à direita e a acessibilidade dos preços dos modelos de veículos colocados no mercado em Estados-Membros mais pequenos e periféricos e, se for caso disso, propõe medidas para fazer face a distorções significativas da oferta.

Or. en

Justificação

Alguns Estados-Membros enfrentam limitações estruturais da oferta associadas à redução dos volumes de produção de veículos com volante à direita. A transição não deve reduzir o acesso a veículos não poluentes a preços acessíveis nestes mercados.

Alteração 514
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 6-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-C
	Planos nacionais para as infraestruturas de carregamento
	Até [data], cada Estado-Membro deve estabelecer e apresentar à Comissão um plano nacional para a implantação e expansão das infraestruturas de

carregamento necessárias para apoiar a transição para um transporte rodoviário com nível nulo ou baixo de emissões. O plano nacional deve incluir medidas para:

a) Assegurar uma cobertura adequada das infraestruturas de carregamento acessíveis ao público para automóveis e furgões em todo o território nacional;

b) Apoiar a implantação de infraestruturas de carregamento nos locais de trabalho, nas instalações comerciais e nos edifícios residenciais;

c) Facilitar o desenvolvimento de soluções de carregamento inteligentes e a integração das infraestruturas de carregamento no sistema elétrico; d) Identificar e eliminar os obstáculos à implantação das infraestruturas de carregamento, incluindo os obstáculos administrativos, regulamentares e relacionados com a rede;

e) Apoiar o desenvolvimento de infraestruturas que sirvam zonas urbanas, rurais e remotas;

f) Acompanhar a implantação das infraestruturas e avaliar os progressos na consecução dos objetivos nacionais e da União.

Os Estados-Membros devem atualizar o plano nacional pelo menos de dois em dois anos e apresentar o plano atualizado à Comissão.

Or. en

Alteração 515
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Artigo 6-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 6.º-C

	Até 28 de fevereiro de 2028 e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão avalia a interação entre o presente regulamento e a aplicação das regras em matéria de auxílios estatais ao abrigo do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC) e do Regulamento de minimis, com vista a simplificar os requisitos administrativos, garantir a segurança jurídica e facilitar o acesso a medidas de auxílio que apoiem a adoção de veículos com nível nulo de emissões.

Or. en

Justificação

Os atuais requisitos do RGIC criam encargos administrativos significativos e insegurança jurídica para os operadores de frotas e as autoridades públicas, especialmente no que diz respeito aos cálculos da intensidade de auxílio e aos requisitos em matéria de efeito de incentivo.

Alteração 516
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 7

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 7.º	***Suprimido***
Revisão	
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	

Or. en

Alteração 517
Jan-Christoph Oetjen, Marjan Šarec, Engin Eroglu, Asger Christensen, Urmas Paet, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Artigo 7

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 7.º	***Suprimido***
Revisão	
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	

Or. en

Alteração 518
Adrian-George Axinia

Proposta de regulamento
Artigo 7

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 7.º	***Suprimido***
Revisão	
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	

Or. en

Alteração 519
Carlo Fidanza

Proposta de regulamento
Artigo 7

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 7.º	***Suprimido***
Revisão	
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	

Or. en

Justificação

O artigo 7.º deve ser suprimido para assegurar a coerência com as metas nacionais indicativas e a abordagem de governação proporcionada. É desnecessária uma cláusula de revisão prescritiva que antecipe as revisões das metas quando estas são pontos de referência e não obrigações vinculativas. A apresentação regular de relatórios pelos Estados-Membros é suficiente para a avaliação da Comissão, devendo quaisquer futuras revisões legislativas seguir os procedimentos ordinários da União.

Alteração 520
Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de ***2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem*** de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões ***para o período após 2035***.	***A Comissão apresenta, o mais tardar*** até 31 de dezembro de ***2028, um relatório de avaliação aprofundado sobre a maturidade e a estabilidade financeira do mercado*** de veículos ***usados*** com nível nulo de emissões***. Caso se verifique uma desvalorização do valor residual médio dos veículos elétricos usados superior a 20 % em relação às projeções de 2025, a***

	consecução dos objetivos fixados no artigo 3.º para 2030 deve ser prorrogada por um período de três anos.

Or. fr

Justificação

O objetivo é avaliar rapidamente a viabilidade dos veículos elétricos no mercado de veículos elétricos de segunda mão, a fim de aumentar a visibilidade e a segurança dos profissionais do setor.

Alteração 521
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de ***2032***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões para o período após 2035.	Até 31 de dezembro de ***2030***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo de emissões para o período após 2035 ***e, se for caso disso, para a introdução de requisitos obrigatórios em matéria de carregamento inteligente e bidirecional para o período após 2035***. ***A revisão deve avaliar as medidas aplicadas pelos Estados-Membros para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões, com vista a estabelecer orientações adicionais, e avaliar a viabilidade de alargar o âmbito de aplicação a outras categorias de veículos, como os veículos pesados.***

Or. en

Justificação

The current proposal sets the review for 2032, a timeframe that is too distant given the rapid acceleration of electric vehicle sales and the volatility of global supply chains. An early

review by 31 December 2030 is essential to ensure the Regulation remains relevant and that targets are not rendered obsolete by market shifts.

Furthermore, the 2030 review must serve as a critical juncture to address the current regulatory gap regarding non-large undertakings. While the targets in the proposed Regulation currently focus on "large undertakings," a significant portion of corporate mobility (logistics, rental, and leasing sectors) operates outside this definition. The review must assess the effectiveness of national plans in covering these excluded sectors and evaluate the feasibility of extending binding targets to them.

Finally, the review must explicitly examine the potential for expanding the Regulation's scope to vehicles currently excluded, specifically Heavy-Duty Vehicles (HDVs) and ride-hailing. These represent a critical share of urban emissions and are pivotal for achieving the EU's air quality and climate objectives. An early review allows the Commission to gather data on these sectors and propose timely amendments to ensure a comprehensive, rather than partial, decarbonisation strategy.

Alteração 522
Raúl de la Hoz Quintano, Dariusz Joński, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Riho Terras, Magdalena Adamowicz, Andrea Wechsler, Miriam Lexmann, Andrey Novakov, Borja Giménez Larraz, Dolors Montserrat, Gheorghe Falcă, Massimiliano Salini, Letizia Moratti, Flavio Tosi, Sunčana Glavak, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até ***31 de dezembro de 2032***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, ***nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035***.	Até ***2025***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, ***tendo em conta a evolução tecnológica, a implantação de infraestruturas, a acessibilidade financeira, a competitividade industrial e as realidades operacionais***.

Or. en

Alteração 523
Isabelle Le Callennec

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de ***2032***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	Até 31 de dezembro de ***2030***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.

Or. en

Alteração 524
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de ***2032***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	Até 31 de dezembro de ***2030***, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.

Or. fr

Alteração 525
Markus Ferber

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração***, *nomeadamente para a fixação de metas relativas à***	Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração.

percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.

Or. en

Alteração 526
Virginijus Sinkevičius, Kai Tegethoff

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa ***para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem*** de veículos ***com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035***.	Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa ***com vista a alargar o seu âmbito de aplicação, em especial às médias empresas com grandes frotas*** de veículos ***de empresa***.

Or. en

Alteração 527
Yvan Verougstraete

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, ***nomeadamente para a*** fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ***ou baixo*** de emissões para o período após 2035.	Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, ***com vista à*** fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo de emissões para o período após 2035.

Or. en

Alteração 528
Dario Tamburrano

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035. ***A revisão avalia os seguintes elementos:*** ***a) A viabilidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento a outras categorias de veículos, incluindo veículos pesados;*** ***b) Desenvolvimentos relativos à avaliação, transparência e verificação do estado de saúde das baterias de veículos elétricos;*** ***c) A necessidade de requisitos harmonizados da União relativos à transparência e à verificação do estado de saúde das baterias de veículos elétricos, tendo em conta a evolução tecnológica, o Regulamento (UE) 2023/1542 e as normas internacionais pertinentes;*** ***d) A interação do presente regulamento com a futura legislação da União em matéria de inspeção técnica, inspeção de veículos e sustentabilidade das baterias.***

Or. en

Alteração 529
Rosa Serrano Sierra

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*

Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035.	Até 31 de dezembro de 2032, a Comissão revê o presente regulamento e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para a sua alteração, nomeadamente para a fixação de metas relativas à percentagem de veículos com nível nulo ou baixo de emissões para o período após 2035. ***A revisão deve avaliar a coerência com o Regulamento (UE) 2023/1804.***

Or. en

Alteração 530
Li Andersson

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1 – subparágrafo 1 (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Até 31 de dezembro de 2027, o mais tardar, e paralelamente à revisão do Regulamento (UE) 2019/1242, a Comissão apresenta uma nova proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para aumentar a contratação pública de serviços de transporte de mercadorias com nível nulo de emissões por grandes empresas.

Or. en

Alteração 531
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Na sequência da aplicação das metas referidas no artigo 3.º, a Comissão analisa anualmente o impacto do presente regulamento na indústria automóvel europeia, em especial na produção, no

emprego, nos fornecedores, na investigação e desenvolvimento, nos investimentos, nas decisões de localização, nos preços dos veículos, nas taxas de locação, nos valores residuais, nos mercados de automóveis usados, na competitividade, na balança comercial, nas dependências dos produtos de base, nas dependências das baterias e na autonomia estratégica da União.

Or. de

Justificação

O artigo 7.º cria uma reserva a jusante se as metas forem ativadas numa fase posterior. Não substitui o anterior mecanismo suspensivo, mas complementa-o. A cláusula de caducidade impede que a regulamentação defeituosa ou prejudicial continue permanentemente.

Alteração 532
Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Valérie Deloge, Matthieu Valet, Barbara Bonte, Ondřej Knotek, Jana Nagyová, Antonín Staněk, Viktória Ferenc, Philippe Olivier, Julien Leonardelli

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Se a avaliação periódica do regulamento, efetuada de dois em dois anos, identificar efeitos desproporcionados ou dificuldades significativas de execução, a Comissão apresenta, se for caso disso, uma revisão do presente regulamento.

Or. fr

Alteração 533
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A Comissão analisa igualmente anualmente se se mantêm as condições para uma aplicação proporcionada das metas. Em especial, tem em conta as infraestruturas de carregamento e de rede, os preços da eletricidade, a disponibilidade de veículos, a aceitação pelo mercado, o desenvolvimento da procura, os efeitos do ciclo de vida, o desenvolvimento das emissões globais, o valor acrescentado mensurável da medida e a disponibilidade de alternativas menos intensivas em intervenção e tecnologicamente abertas.

Or. de

Justificação

O artigo 7.º cria uma reserva a jusante se as metas forem ativadas numa fase posterior. Não substitui o anterior mecanismo suspensivo, mas complementa-o. A cláusula de caducidade impede que a regulamentação defeituosa ou prejudicial continue permanentemente.

Alteração 534
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Se a Comissão identificar impactos negativos significativos na indústria automóvel europeia, nas cadeias de abastecimento, no emprego, nas empresas, nos consumidores ou nos contribuintes, deve apresentar sem demora uma proposta legislativa para suspender, alterar ou levantar as metas. Enquanto se aguarda a decisão sobre a presente proposta legislativa, os objetivos não devem ser reforçados e não devem ser impostas obrigações adicionais aos Estados-Membros, às empresas, aos fabricantes de veículos ou aos operadores

de frotas.

Or. de

Justificação

O artigo 7.º cria uma reserva a jusante se as metas forem ativadas numa fase posterior. Não substitui o anterior mecanismo suspensivo, mas complementa-o. A cláusula de caducidade impede que a regulamentação defeituosa ou prejudicial continue permanentemente.

Alteração 535
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os objetivos deixam de ser aplicáveis o mais tardar três anos após a sua aplicação inicial, a menos que o Parlamento Europeu e o Conselho decidam explicitamente continuar a aplicá-los de acordo com o processo legislativo ordinário, com base numa avaliação de impacto atualizada e em elementos de prova positivos nos termos dos n.os 1 e 2.

Or. de

Justificação

O artigo 7.º cria uma reserva a jusante se as metas forem ativadas numa fase posterior. Não substitui o anterior mecanismo suspensivo, mas complementa-o. A cláusula de caducidade impede que a regulamentação defeituosa ou prejudicial continue permanentemente.

Alteração 536
Anja Arndt, Marc Jongen, Volker Schnurrbusch, Ivan David

Proposta de regulamento
Artigo 7 – parágrafo 1-E (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	A Comissão fornece ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de forma

	completa e compreensível, todas as avaliações, dados e pressupostos subjacentes às revisões a que se refere o presente artigo.

Or. de

Justificação

O artigo 7.º cria uma reserva a jusante se as metas forem ativadas numa fase posterior. Não substitui o anterior mecanismo suspensivo, mas complementa-o. A cláusula de caducidade impede que a regulamentação defeituosa ou prejudicial continue permanentemente.

Alteração 537
Roman Haider, Rachel Blom, Antonín Staněk, Philippe Olivier, Julien Leonardelli, Jorge Buxadé Villalba, Jana Nagyová, Ondřej Knotek, Gerald Hauser, Silvia Sardone

Proposta de regulamento
Artigo 8

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 8.º	***Suprimido***
Entrada em vigor	
O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia.	
O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.	

Or. en