Parlamento Europeu
2024-2029

Comissão do Ambiente, do Clima e da Segurança Alimentar
Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores
Comissão dos Transportes e do Turismo

2025/0422(COD)

26.6.2026

ALTERAÇÕES
1 - 170

Processo simplificado sem projeto de relatório (artigo 52.º)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Alteração dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 e (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à simplificação dos requisitos técnicos e procedimentos de ensaio para veículos a motor e que revoga a Diretiva 70/157/CEE do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

Proposta de regulamento
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Alteração 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) ***O relatório Draghi de 2024 sobre a competitividade*** europeia[3] ***salientou que o número e a complexidade das regras correm o risco de limitar a margem de manobra das empresas da União e de as impedir de se manterem competitivas. Uma análise pormenorizada dos*** Regulamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] do Parlamento Europeu e do Conselho ***também apontou para*** encargos e custos administrativos excessivos associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. ***Com base nessas conclusões, é conveniente*** simplificar determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel e reduzir os encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos em matéria de segurança.	(1) ***Nas suas orientações políticas para o mandato 2024-2029 da Comissão*** Europeia***, a presidente Ursula von der Leyen apresentou uma nova visão para a prosperidade e a competitividade sustentáveis da Europa, incluindo um Pacto da Indústria Limpa para apoiar e criar as condições adequadas para que as empresas alcancem os nossos objetivos comuns. Com base nos intercâmbios realizados no âmbito do diálogo estratégico sobre o futuro da indústria automóvel e num inquérito enviado pela Comissão a mais de 130 partes interessadas, a Comissão identificou nove alterações aos*** Regulamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] do Parlamento Europeu e do Conselho ***que podem reduzir os*** encargos e custos administrativos excessivos associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. ***As referidas alterações visam*** simplificar determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel e reduzir os encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos em matéria de segurança***, nem a segurança dos utentes da estrada, incluindo os mais vulneráveis, como os peões e os ciclistas***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt.
[4] Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15	[4] Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15

de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

[6] Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

[6] Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

[7] Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Alteração 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) O relatório Draghi de 2024 sobre a competitividade europeia[3] salientou que o número e a complexidade das regras correm o risco de limitar a margem de manobra das empresas da União e de as impedir de se manterem competitivas. Uma análise pormenorizada dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] do Parlamento Europeu e do Conselho também apontou para ***encargos e custos*** administrativos ***excessivos*** associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. Com base nessas conclusões, é conveniente simplificar	(1) O relatório Draghi de 2024 sobre a competitividade europeia[3] salientou que o número e a complexidade das regras correm o risco de limitar a margem de manobra das empresas da União e de as impedir de se manterem competitivas. Uma análise pormenorizada dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] do Parlamento Europeu e do Conselho também apontou para ***a necessidade de reavaliar os processos*** administrativos***, a fim de reduzir os custos*** associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. Com base nessas

determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel ***e reduzir os encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades***, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos em matéria de segurança.

conclusões, é conveniente simplificar determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos ***e dos seus ocupantes*** em matéria de segurança***, nomeadamente para os utentes vulneráveis da estrada, bem como condições de trabalho seguras para os condutores***.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt.

4 Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt.

4 Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

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

6 Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da

estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Alteração 3
Philippe Olivier

Proposta de regulamento
Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1) O relatório Draghi de 2024 sobre a competitividade europeia[3] salientou que o número e a complexidade das regras correm o risco de limitar a margem de manobra das empresas da União e de as impedir de se manterem competitivas. Uma análise pormenorizada dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] do Parlamento Europeu e do Conselho também apontou para encargos e custos administrativos excessivos associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. Com base nessas conclusões, é conveniente simplificar determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel e reduzir os encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos em matéria de segurança.	1) O relatório Draghi de 2024 sobre a competitividade europeia[3] salientou que o número e a complexidade das regras correm o risco de limitar a margem de manobra das empresas da União e de as impedir de se manterem competitivas. Uma análise pormenorizada dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006[4], (UE) 2018/858[5], (UE) 2019/2144[6] e (UE) 2024/1257[7] do Parlamento Europeu e do Conselho também apontou para encargos e custos administrativos excessivos associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. Com base nessas conclusões, ***e para preservar a competitividade dos fabricantes de automóveis europeus,*** é conveniente simplificar***, ou eliminar,*** determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel e reduzir os encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos em matéria de segurança.
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt
[4]Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	[4]Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
[5]Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e	5Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e

à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6]Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) n.º 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7]Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da

à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6]Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) n.º 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7]Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da

Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Justificação

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Alteração 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(1-A) Embora determinados requisitos possam ser simplificados para evitar encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades, importa recordar que, ao adotar requisitos de segurança sólidos e prospetivos, a UE é um organismo de normalização que tem efeitos positivos no setor automóvel e na sua competitividade, reforçando a reputação das suas marcas em termos de segurança e influenciando fortemente o debate internacional sobre normalização, nomeadamente na UNECE. Este aspeto deve também ser tido em conta aquando do debate sobre novas simplificações e derrogações aos requisitos existentes.

Or. en

Alteração 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(2) O Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE[8] ***apelou*** a um pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel, ***melhorando*** a coerência e a consistência entre os diferentes requisitos regulamentares.	(2) O Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE[8] ***reconheceu que o quadro regulamentar existente proporciona previsibilidade e contribui para alcançar os nossos objetivos comuns de política pública, advogando simultaneamente*** a um pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel, ***a fim de melhorar*** a coerência e a consistência entre os diferentes requisitos regulamentares.
[8] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu [COM(2025) 95 final].	[8] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu [COM(2025) 95 final].

Or. en

Alteração 6
Maria Grapini

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(2) O Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE[8] apelou a um pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel, melhorando a coerência e a consistência entre os diferentes requisitos regulamentares.	(2) O Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE[8] apelou a um pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel, melhorando a coerência e a consistência entre os diferentes requisitos regulamentares ***e reduzindo os encargos administrativos***.

[8] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu [COM(2025) 95 final].

[8] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu [COM(2025) 95 final].

Or. ro

Alteração 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Proposta de regulamento
Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(2-A) O ritmo acelerado do desenvolvimento tecnológico dos sistemas de condução automatizada e a necessidade de dispor de um quadro regulamentar harmonizado exigem que o atual quadro de tipo seja atualizado e racionalizado. A fim de permitir investimentos em grande escala, os limiares para as pequenas séries que limitam os volumes de produção de veículos equipados com sistemas de condução automatizada devem, em determinadas condições, ser aumentados e os procedimentos de homologação devem ser mais adaptáveis e graduados para ter em conta a evolução tecnológica. Os veículos totalmente automatizados geram os dados operacionais pertinentes para a segurança necessários para a homologação completa apenas através da implantação em condições reais. Por conseguinte, é conveniente criar, no âmbito do atual quadro para as pequenas séries, uma homologação intermédia específica reconhecida em toda a União que permita ensaios e a pré-implantação comercial de veículos automatizados sujeitos a um domínio de conceção

operacional definido, à monitorização obrigatória em circulação e a um período de validade limitado. Além disso, a fim de reduzir os obstáculos à entrada de inovadores centrados em «software» e promover um ecossistema europeu competitivo para a tecnologia de condução automatizada, o atual procedimento de homologação em várias fases deve ser adaptado para permitir a certificação independente de um veículo de base como preparado para o sistema de condução automatizada (ADS[1-A]), confirmando que os seus elementos de «hardware» cumprem requisitos mínimos definidos, de modo que uma fase subsequente de homologação possa abranger apenas a integração do «software» do sistema de condução automatizada.

[1-A] Definição baseada no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 da Comissão.

Or. en

Alteração 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Proposta de regulamento
Considerando 2-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(2-B) A ausência de regras harmonizadas para o ensaio e a implantação de sistemas de condução automatizada na via pública criou um ambiente regulamentar fragmentado entre os Estados-Membros, aumentando os custos para os operadores e impedindo a sua expansão. Por conseguinte, devem ser estabelecidos requisitos mínimos harmonizados a nível da União para assegurar que, caso um veículo

automatizado ou totalmente automatizado tenha sido autorizado para ensaio ou implantação por um Estado-Membro, ou no caso de plataformas de teste transfronteiras que sejam essenciais para gerar dados operacionais para a implantação em grande escala e a aceitação pública, essa autorização seja reconhecida em todo o território da União. A fim de garantir a segurança e a supervisão, esse reconhecimento mútuo dos ensaios e da implantação deve ser apoiado e coordenado por um mecanismo harmonizado de recolha e transmissão de dados operacionais gerido pela Comissão ou por um organismo designado da União. Além disso, um financiamento público bem direcionado e coordenado pode funcionar como catalisador do investimento privado, reduzindo o risco tecnológico, reforçando a confiança dos investidores e criando as condições em que o capital privado pode ser mobilizado a uma escala comercialmente significativa. A concentração do financiamento público da União e dos Estados-Membros num número limitado de iniciativas de elevado potencial, de grande escala e transfronteiras que integrem tecnologias e sistemas de condução autónoma, nomeadamente através de instrumentos como o Horizonte Europa, o Mecanismo Interligar a Europa e outros futuros programas no âmbito do quadro financeiro plurianual, é essencial para maximizar este efeito de alavanca.

Or. en

Alteração 9
Philippe Olivier

Proposta de regulamento
Considerando 4

Texto da Comissão	*Alteração*
(4) Embora o presente regulamento seja adotado para o estabelecimento e funcionamento do mercado interno, a simplificação e a racionalização dos requisitos técnicos aplicáveis aos veículos a motor, dos procedimentos de ensaio e das regras de homologação também apoiam o objetivo mais vasto da União de promover a integração gradual dos países candidatos no mercado da União. Ao promover a convergência regulamentar, o alinhamento com os regulamentos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e a implementação coerente do acervo da União, o presente regulamento contribui para reduzir os obstáculos técnicos ao comércio, reforçar cadeias de valor integradas do setor automóvel europeu e melhorar a resiliência e a competitividade do ecossistema automóvel europeu, sem afetar a autonomia do direito da União ou a tomada de decisões pela mesma.	(4) Embora o presente regulamento seja adotado para o estabelecimento e funcionamento do mercado interno, a simplificação e a racionalização dos requisitos técnicos aplicáveis aos veículos a motor, dos procedimentos de ensaio e das regras de homologação também apoiam o objetivo mais vasto da União. Ao promover a convergência regulamentar, o alinhamento com os regulamentos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e a implementação coerente do acervo da União, o presente regulamento contribui para reduzir os obstáculos técnicos ao comércio, reforçar cadeias de valor integradas do setor automóvel europeu e melhorar a resiliência e a competitividade do ecossistema automóvel europeu, sem afetar a autonomia ***e*** a tomada de decisões ***dos Estados-Membros***.

Or. fr

Justificação

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans conséquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Alteração 10
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(4-A) É essencial manter o atual calendário para a correção do fator de utilização de novembro de 2026 e novembro de 2027, a fim de assegurar que a regulamentação em matéria de emissões de CO_2, a tributação dos veículos e a informação dos consumidores reflitam com exatidão o desempenho em estrada dos veículos híbridos recarregáveis (PHEV). No entanto, mesmo após estas correções, os dados em condições reais de utilização mostram que os PHEV consomem gasolina e emitem 1,7 a 2 vezes mais CO_2 do que os valores oficiais sugerem. Por conseguinte, a partir de 2030, o fator de utilização deve ser atualizado para os novos PHEV de acordo com os dados mais recentes do dispositivo de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo (OBFCM). A partir desse ano, o fator de utilização deve ser atualizado anualmente, aplicando valores específicos do fabricante com base no desempenho de cada fabricante derivado dos dados do OBFCM.

Or. en

Alteração 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) A fim de melhorar as condições de trabalho dos condutores, a segurança rodoviária e a concorrência leal, os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do	(5) A fim de melhorar as condições de trabalho dos condutores, ***fortalecer*** a segurança rodoviária e ***reforçar*** a concorrência leal, os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do

Conselho[9] exigem a instalação de um tacógrafo em veículos de mercadorias com um peso superior a 3,5 toneladas. Porém, o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 permite que os Estados-Membros isentem desse requisito os veículos referidos no artigo 13.º, n.os 1 e 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.	Parlamento Europeu e do Conselho[9] exigem a instalação de um tacógrafo em veículos de mercadorias com um peso superior a 3,5 toneladas***, enquanto instrumento fundamental de execução para os tempos de condução e de repouso***. Porém, o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 165/2014 permite que os Estados-Membros isentem desse requisito os veículos referidos no artigo 13.º, n.os 1 e 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006***, desde que essas isenções não prejudiquem os objetivos do artigo 1.º do mesmo regulamento, a saber, harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, em especial o transporte rodoviário, melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária e promover o reforço das práticas de controlo e execução pelos Estados-Membros, bem como melhores práticas de trabalho no setor dos transportes rodoviários***.
[9] Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Alteração 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. ***O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 representa um esforço significativo para os operadores e condutores de veículos e abranda o aumento do número de*** veículos comerciais ***ligeiros elétricos a bateria***.	(6) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. ***No entanto, os*** veículos comerciais ***com mais de 3,5 toneladas continuam a representar um risco grave para a segurança devido ao seu peso e ao potencial impacto num acidente com outros utentes da estrada***. ***A obrigatoriedade da utilização de tacógrafos para estes veículos pode contribuir para reduzir estes riscos, nomeadamente prevenindo acidentes relacionados com a fadiga e promovendo condições de trabalho justas. Além disso, embora alguns veículos comerciais ligeiros elétricos pesem atualmente mais de 3,5 toneladas, existe um elevado potencial para reduzir o peso dos veículos comerciais ligeiros elétricos graças à evolução da conceção das baterias e da utilização de materiais leves. Por conseguinte, é necessário incentivar uma transição mais rápida para veículos comerciais ligeiros elétricos mais leves, que também oferecerão benefícios adicionais aos utilizadores em termos de melhoria da eficiência energética e, por sua vez, custos de carregamento mais baixos, benefícios societais mais vastos em termos de menores impactos nas infraestruturas rodoviárias e benefícios para a segurança rodoviária em termos de redução dos efeitos de colisão.***

Or. en

Alteração 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) ***Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 representa um esforço significativo para os operadores e condutores de veículos e abranda o aumento do número de*** veículos comerciais ligeiros elétricos ***a bateria***.	(6) ***O limiar de 3,5 toneladas acima do qual se aplicam as regras relativas aos tacógrafos foi estabelecido antes da introdução generalizada de equipamento obrigatório de segurança e de emissões agora instalado nos*** veículos comerciais ligeiros. ***Esses equipamentos podem reduzir a carga útil e resultar em veículos comerciais ligeiros modernos de diferentes grupos motopropulsores que excedam esse limiar, apesar de desempenharem as mesmas funções de transporte nacional que os veículos mais leves. Além disso, a União reconheceu 4,25 toneladas como um limite adequado para esta classe de veículos na Diretiva (UE) 2025/2205, que permite aos titulares de cartas da categoria B conduzir esses veículos. Por conseguinte, é conveniente alinhar os limites pertinentes do presente regulamento, preservando simultaneamente o poder discricionário dos Estados-Membros para as operações de transporte nacional.***

Or. en

Alteração 14
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) Devido ao peso da ***bateria, os*** veículos comerciais ligeiros elétricos a	(6) Devido ao peso da ***atual segurança obrigatória nos*** veículos comerciais

bateria ***podem*** exceder ***um*** peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014***, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os*** veículos comerciais ligeiros ***com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos***. ***O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 representa um esforço significativo para os operadores e condutores de veículos e abranda o aumento do número de veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria.***	ligeiros elétricos***, estes tendem a*** exceder ***o*** peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014***. Independentemente do tipo de condução, o regime aplicável aos camiões pesados deve aplicar-se apenas aos*** veículos comerciais ligeiros ***a partir de 4,25 toneladas***.

Or. en

Alteração 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) ***Devido ao peso da bateria, os*** veículos comerciais ligeiros ***elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014***, apesar de ***terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização*** que os veículos ***comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 representa um esforço significativo para os operadores e condutores de*** veículos ***e abranda o aumento do número de*** veículos ***comerciais ligeiros elétricos a bateria***.	(6) ***O limiar de 3,5 toneladas acima do qual se aplicam as regras relativas aos tacógrafos é anterior ao equipamento obrigatório de segurança e de emissões agora instalado em todos os*** veículos comerciais ligeiros***, o que reduz significativamente a carga útil e empurra os veículos comerciais ligeiros modernos de cada grupo motopropulsor para além desse limiar***, apesar de ***desempenharem as mesmas funções nacionais*** que os veículos ***mais leves. Além disso, a União já reconheceu 4,25 toneladas como limite adequado para esta classe de*** veículos ***na Diretiva (UE) 2025/2205, que permite aos titulares de cartas da categoria B conduzir esses*** veículos. ***É incoerente manter um limiar de 3,5 toneladas para os tacógrafos que a União abandonou efetivamente***

noutros locais, devendo o presente regulamento alinhar esses limites.

Or. en

Alteração 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 ***representa um esforço significativo para os operadores e condutores de veículos e abranda o*** aumento do número de veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria.	(6) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 ***pode impor requisitos adicionais e contribuir para o abrandamento do*** aumento do número de veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria.

Or. en

Alteração 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria com um peso inferior a 4,25 toneladas.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria com um peso inferior a 4,25 toneladas.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) ***A fim de reduzir os custos***	(7) ***Os*** veículos comerciais ligeiros ***da***

desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros ***elétricos a bateria com um peso inferior a 4,25 toneladas***.	***gama de 3,5 a 4,25 toneladas são predominantemente explorados por pequenas e médias empresas e por comerciantes que transportam ferramentas e materiais no transporte nacional. As obrigações relativas ao tacógrafo impõem custos administrativos e de equipamento recorrentes que são desproporcionados para essas operações. Por conseguinte, é adequado isentar todos os veículos utilizados para o transporte de mercadorias nesta banda de massa, em que o transporte não é efetuado por conta de outrem, mas por conta própria da empresa ou do condutor, e em que a condução não constitui a atividade principal da pessoa que conduz o veículo, independentemente do tipo de propulsão, de modo que a isenção siga a função e a massa do veículo e não o seu grupo motopropulsor e não prejudique arbitrariamente os veículos convencionais ou híbridos que desempenham funções idênticas.***

Or. en

Alteração 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros elétricos ***a bateria com um peso inferior*** a 4,25 toneladas.	(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, ***os Estados-Membros devem poder suprimir*** o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros ***com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, mas não superior*** a 4,25 toneladas***, independentemente do seu tipo de propulsão, caso esses veículos sejam utilizados exclusivamente no***

transporte nacional.

Or. en

Justificação

Essa isenção deve reduzir os encargos administrativos desproporcionados para as pequenas e médias empresas e os comerciantes, sem afetar as regras de trânsito, os poderes de execução e as regras em matéria de tempo de trabalho existentes a nível nacional.

Alteração 21
Philippe Olivier

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria com um peso inferior a 4,25 toneladas.	(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria com um peso inferior a 4,25 toneladas ***no plano nacional, mas aplicado quando este tipo de veículos é utilizado no âmbito dos transportes internacionais de mercadorias***.

Or. fr

Justificação

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Alteração 22
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros ***elétricos a bateria*** com um peso inferior a 4,25 toneladas.	(7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para ***todos os*** veículos comerciais ligeiros com um peso inferior a 4,25 toneladas.

Or. en

Alteração 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(7-A) Os tacógrafos inteligentes podem contribuir para a eficiência operacional dos operadores, não só enquanto instrumento fundamental para a aplicação das regras da UE em matéria de tempos de condução e de repouso, mas também para proporcionar uma fonte de dados segura e fiável que permita práticas mais eficientes de logística e de gestão da frota, incluindo a melhoria do planeamento, do acompanhamento e da afetação de recursos.

Or. en

Alteração 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 7-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(7-B) Considerando que o papel dos tacógrafos enquanto instrumento fundamental para a aplicação das regras da União em matéria de tempos de condução e de repouso, apoiando assim a aplicação uniforme, a concorrência leal e a proteção dos trabalhadores do transporte rodoviário em toda a União, depende da interoperabilidade entre os tacógrafos e os equipamentos e sistemas utilizados pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei.

Or. en

Alteração 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos comerciais ligeiros elétricos que efetuem exclusivamente transportes nacionais.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon,

Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos comerciais ligeiros elétricos que efetuem exclusivamente transportes nacionais.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos comerciais ligeiros ***elétricos*** que efetuem exclusivamente transportes nacionais.	(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos comerciais ligeiros que efetuem exclusivamente transportes nacionais. ***Esta isenção diz respeito apenas à obrigação de registo e elimina uma duplicação dos encargos administrativos para os operadores, em especial as pequenas e médias empresas e os comerciantes. Não afeta os limites do tempo de trabalho previstos na Diretiva 2002/15/CE, nem os requisitos relativos aos tacógrafos aplicáveis ao transporte internacional e à cabotagem com veículos de peso superior a 2,5 toneladas ao abrigo do Regulamento (UE) 2020/1054. A isenção também não afeta as regras nacionais de trânsito nem os poderes de execução.***

Or. en

Alteração 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos ***comerciais ligeiros elétricos*** que efetuem exclusivamente transportes nacionais.	(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos que efetuem exclusivamente transportes nacionais. ***Esta isenção diz respeito apenas à obrigação de registo e não enfraquece de modo algum a proteção dos condutores. Os limites do tempo de trabalho previstos na Diretiva 2002/15/CE continuam a ser plenamente aplicáveis a todos os condutores em causa, e o transporte internacional e a cabotagem com veículos de mais de 2,5 toneladas continuam sujeitos aos requisitos em matéria de tacógrafos previstos no Regulamento (UE) 2020/1054. Por conseguinte, a isenção elimina uma duplicação dos encargos administrativos sem reduzir as salvaguardas sociais ou de segurança rodoviária existentes.***

Or. en

Alteração 29
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos ***comerciais ligeiros***	(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos que efetuem

elétricos que efetuem exclusivamente transportes nacionais.

exclusivamente transportes nacionais. ***Esta isenção diz respeito apenas à obrigação de registo e não enfraquece de modo algum a proteção dos condutores. Os limites do tempo de trabalho previstos na Diretiva 2002/15/CE continuam a ser plenamente aplicáveis a todos os condutores em causa, e o transporte internacional e a cabotagem com veículos de mais de 2,5 toneladas continuam sujeitos aos requisitos em matéria de tacógrafos previstos no Regulamento (UE) 2020/1054. Por conseguinte, a isenção elimina uma duplicação dos encargos administrativos sem reduzir as salvaguardas sociais ou de segurança rodoviária existentes.***

Or. en

Alteração 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) ***Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a*** isenção deve aplicar-se apenas aos veículos comerciais ligeiros ***elétricos que efetuem exclusivamente*** transportes nacionais.	(8) ***A fim de assegurar o funcionamento eficaz do mercado único e facilitar a circulação transfronteiriça de veículos N2 com nível nulo de emissões com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas mas não superior a 4,25 toneladas, a aplicação da*** isenção deve aplicar-se aos veículos comerciais ligeiros ***N2 com nível nulo de emissões com peso entre 3,5 e 4,25 toneladas, independentemente de efetuarem*** transportes nacionais ***ou transfronteiras***.

Or. en

Justificação

A atual legislação da UE penaliza os veículos comerciais ligeiros elétricos (3,5 a 4,25 toneladas), uma vez que o peso da bateria os sujeita a requisitos de tacógrafo e limitador de velocidade que escapam aos veículos comerciais ligeiros com combustíveis fósseis equivalentes. Esta disparidade dificulta a adoção de um nível nulo de emissões entre as PME, prejudica a competitividade dos fabricantes e compromete os objetivos climáticos da UE. Para corrigir esta situação e promover transportes mais limpos, o texto propõe isentar estes veículos N2 com nível nulo de emissões destas obrigações de dispositivos e eliminar restrições rigorosas aos transportes regionais.

Alteração 31
Maria Grapini

Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se ***apenas*** aos veículos comerciais ligeiros elétricos que efetuem exclusivamente transportes nacionais.	(8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se aos veículos comerciais ligeiros elétricos que efetuem exclusivamente transportes nacionais ***e não nacionais***.

Or. ro

Alteração 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) A fim de reduzir os encargos que a instalação e a utilização de um tacógrafo representam para os condutores não profissionais que conduzem grandes autocaravanas para fins não comerciais, bem como o impacto que isso pode ter na procura desses veículos, as autoridades nacionais devem poder isentar estes veículos e operações das regras aplicáveis	***Suprimido***

aos tempos de condução, aos períodos de repouso e à utilização do tacógrafo, desde que os objetivos referidos no artigo 1.º desse regulamento não sejam comprometidos.

Or. en

Alteração 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) A fim de reduzir os encargos que a instalação e a utilização de um tacógrafo representam para os condutores não profissionais que conduzem grandes autocaravanas para fins não comerciais, bem como o impacto que isso pode ter na procura desses veículos, as autoridades nacionais devem poder isentar estes veículos e operações das regras aplicáveis aos tempos de condução, aos períodos de repouso e à utilização do tacógrafo, desde que os objetivos referidos no artigo 1.º desse regulamento não sejam comprometidos.	(9) A fim de reduzir os encargos que ***as regras sobre os tempos de condução e os períodos de repouso, bem como*** a instalação e a utilização de um tacógrafo representam para os condutores não profissionais que conduzem grandes autocaravanas para fins não comerciais, bem como o impacto que isso pode ter na procura desses veículos, as autoridades nacionais devem poder isentar estes veículos e operações das regras aplicáveis aos tempos de condução, aos períodos de repouso e à utilização do tacógrafo, desde que os objetivos referidos no artigo 1.º desse regulamento não sejam comprometidos.

Or. en

Alteração 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) A fim de ***reduzir os encargos que*** a instalação e a utilização de um tacógrafo ***representam*** para os condutores não profissionais que conduzem grandes autocaravanas para fins não comerciais, bem como o impacto que isso pode ter na procura desses veículos, as autoridades nacionais devem poder isentar estes veículos e operações das regras aplicáveis aos tempos de condução, aos períodos de repouso e à utilização do tacógrafo, desde que os objetivos referidos no artigo 1.º desse regulamento não sejam comprometidos.	(9) A fim de ***proporcionar clareza jurídica sobre*** a instalação e a utilização de um tacógrafo para os condutores não profissionais que conduzem grandes autocaravanas para fins não comerciais, bem como o impacto que isso pode ter na procura desses veículos, as autoridades nacionais devem poder isentar estes veículos e operações das regras aplicáveis aos tempos de condução, aos períodos de repouso e à utilização do tacógrafo, desde que os objetivos referidos no artigo 1.º desse regulamento não sejam comprometidos.

Or. en

Alteração 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão	*Alteração*
(10) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho permite a homologação dos veículos a motor no que diz respeito ao nível sonoro e aos sistemas de aviso sonoro do veículo, quer através do Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho[10], quer através dos regulamentos da ONU, incluindo os Regulamentos n.º 138[11], 51[12] e 59[13] da UNECE. Esse sistema paralelo corre o risco de provocar a fragmentação do mercado. Além disso, o Regulamento (UE) n.º 540/2014 tornou-se obsoleto devido a um défice de atualizações em comparação com os três regulamentos da UNECE acima referidos. A fim de assegurar um quadro coerente e o pleno	(10) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho permite a homologação dos veículos a motor no que diz respeito ao nível sonoro e aos sistemas de aviso sonoro do veículo, quer através do Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho[10], quer através dos regulamentos da ONU, incluindo os Regulamentos n.º 138[11], 51[12] e 59[13] da UNECE. Esse sistema paralelo corre o risco de provocar a fragmentação do mercado. Além disso, o Regulamento (UE) n.º 540/2014 tornou-se obsoleto devido a um défice de atualizações em comparação com os três regulamentos da UNECE acima referidos. A fim de assegurar um quadro coerente e o pleno

alinhamento com os regulamentos da ONU, o Regulamento (UE) n.º 540/2014 deve ser revogado e o anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 deve ser alterado de modo a permitir apenas o cumprimento dos regulamentos aplicáveis da ONU.

alinhamento com os regulamentos da ONU, o Regulamento (UE) n.º 540/2014 deve ser revogado e o anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 deve ser alterado de modo a permitir apenas o cumprimento dos regulamentos aplicáveis da ONU. ***Esse alinhamento não deverá conduzir a uma redução do nível de proteção contra o ruído do tráfego, nem impedir a União de adotar requisitos mais rigorosos, sempre que necessário, para proteger a saúde pública, os utentes vulneráveis da estrada e os ambientes urbanos.***

---

[10] Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE (JO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regulamento n.º 138 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de transporte rodoviário silenciosos no que diz respeito à sua reduzida audibilidade [2017/71] (JO L 9 de 13.1.2017, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regulamento n.º 51 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Disposições uniformes para a homologação de veículos a motor com pelo menos quatro rodas no que respeita às suas emissões sonoras [2018/798] (JO L 138 de 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regulamento n.º 59 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de sistemas silenciosos de substituição

[10] Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE (JO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Regulamento n.º 138 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de transporte rodoviário silenciosos no que diz respeito à sua reduzida audibilidade [2017/71] (JO L 9 de 13.1.2017, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Regulamento n.º 51 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Disposições uniformes para a homologação de veículos a motor com pelo menos quatro rodas no que respeita às suas emissões sonoras [2018/798] (JO L 138 de 4.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Regulamento n.º 59 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de sistemas silenciosos de substituição

[2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	[2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Alteração 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) A disponibilidade e a acessibilidade dos preços das infraestruturas de carregamento em todos os Estados-Membros são fatores determinantes da adoção de veículos elétricos pelos cidadãos e empresas europeus, uma vez que influenciam significativamente as decisões de compra dos consumidores. O investimento em infraestruturas de carregamento extensas e interoperáveis é, por conseguinte, essencial para permitir uma implantação mais ampla da mobilidade com nível nulo de emissões, bem como para reforçar a utilização elétrica de veículos híbridos recarregáveis, apoiando assim o seu contributo pretendido para a redução das emissões de CO_2. É necessária uma infraestrutura de carregamento adequada em toda a União para assegurar a conveniência dos consumidores, facilitar a mobilidade transfronteiriça e apoiar o bom funcionamento do mercado interno.

Or. en

Alteração 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) Os veículos fabricados em conformidade com os requisitos regulamentares aplicáveis no momento da sua produção não devem ser sujeitos a restrições subsequentes à sua matrícula, venda ou entrada em circulação apenas devido à entrada em vigor de novos requisitos técnicos, o que não afeta a aplicação de medidas de salvaguarda ou ações corretivas nos casos em que os veículos apresentem um risco grave para a segurança ou o ambiente, nem deve impedir a adoção de futuras medidas baseadas em provas devidamente justificadas.

Or. en

Justificação

A fim de eliminar a fragmentação do mercado e os encargos administrativos decorrentes dos procedimentos nacionais não harmonizados de isenção de fim de série, como os diferentes mecanismos de quotas ou datas-limite, o quadro de registo deve ser simplificado. Os procedimentos atuais criam burocracia desnecessária tanto para a indústria como para as autoridades nacionais competentes. Por conseguinte, se a data de produção de um veículo preceder a aplicação de um novo requisito legal, o seu certificado de conformidade deve permanecer válido, eliminando assim a necessidade de procedimentos onerosos de isenção em fim de série.

Alteração 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de	(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de

veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.

veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica ***e é um primeiro passo necessário para incentivar o desenvolvimento e a instalação de pontos de carregamento bidirecionais. Ao mesmo tempo, as baterias dos veículos elétricos oferecem um grande potencial para armazenar temporariamente e devolver à rede eletricidade produzida a partir de energias renováveis através do carregamento bidirecional, quando não são necessárias para as empresas e os agregados familiares***. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]) ***ou o quadro revisto relativo aos instrumentos de medição (Diretiva (UE) 2026/706[15-A]). Para efeitos de carregamento bidirecional, a Diretiva (UE) 2018/2001[15-B] (RED III) e o artigo 14.º do Regulamento (UE) 2023/1542[15-C] (Regulamento Baterias) exigem que os veículos registem dados que os fabricantes devem disponibilizar***. Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer

requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos***, assegurando simultaneamente a coerência com os requisitos da Diretiva Energias Renováveis III, do Regulamento Baterias e do Regulamento Dados»***[15-D].

---

[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

---

[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15-A] Diretiva (UE) 2026/706 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2026, que altera a Diretiva 2014/32/UE no que diz respeito aos sistemas de medição para equipamentos de recarga de veículos elétricos e para distribuidores de gás comprimido, e aos contadores de eletricidade, de gás e de energia térmica (JO L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15-B] Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15-C] 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 (OJ L 191, 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15-D] Regulamento (UE) 2023/2854 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2023, relativo a regras harmonizadas sobre o acesso equitativo aos dados e a sua utilização e que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva (UE) 2020/1828 (Regulamento dos Dados) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Alteração 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Uma vez que ***a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que*** o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de	(11) Uma vez que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo

rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir ***serviços interoperáveis de veículo para a rede***, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.

[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de

Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir ***o carregamento inteligente interoperável***, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos. ***Essa habilitação deve limitar-se à ligação física e ao protocolo de comunicação para o carregamento inteligente unidirecional — que ficha, que cabo e que formato de comunicação — e deve basear-se nas normas já escolhidas pela União ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/1804, em especial o sistema de carregamento combinado e, no caso dos veículos pesados, o sistema de carregamento por megawatts. Qualquer participação em serviços de transferência de energia de veículo para a rede ou bidirecional deve continuar a ser voluntária e exigir o consentimento explícito e revogável do proprietário do veículo; a habilitação não deve criar obrigações indiretas para os proprietários de veículos no sentido de partilharem dados ou participarem em regimes de equilíbrio da rede.***

[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de

18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Alteração 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços	(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços

interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. ***Por conseguinte,*** a fim de assegurar ***a*** interoperabilidade ***entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar*** a Comissão ***a estabelecer*** requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.	interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. A fim de assegurar ***essa*** interoperabilidade***,*** a Comissão ***deve adotar um ato delegado que estabeleça*** requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos. ***O ato delegado deve também especificar uma designação preparado para a interoperabilidade de veículo para a rede a incluir no certificado de conformidade dos veículos, bem como uma metodologia correspondente para verificar a conformidade. O ato delegado deve ser adotado no prazo estabelecido no Regulamento (UE) 2018/858, a fim de assegurar um quadro da União atempado e coerente.***
[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).	[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).
[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Alteração 41
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.	(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos. ***Essa habilitação deve limitar-se à ligação física e ao protocolo de comunicação.***

[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Alteração 42
Maria Grapini

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo	(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo

Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e hardware dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.	Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). ***A ausência de uma abordagem harmonizada poderia conduzir à fragmentação do mercado único e à criação de condições desiguais para os utilizadores.*** Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e hardware dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.
[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).	[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).
[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. ro

Alteração 43
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve ***habilitar*** a Comissão ***a estabelecer*** requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.	(11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão[14] e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão[15]). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve ***prever um requisito calendarizado para que*** a Comissão ***estabeleça*** requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.
[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da	[14] Regulamento (UE) 2016/1388 da

Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por).

[15] Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Alteração 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 11-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(11-A) A interoperabilidade permitida ao abrigo do presente regulamento liga os veículos de forma permanente e bidirecional à infraestrutura de carregamento e à rede elétrica, tornando assim a cibersegurança dos veículos conectados parte integrante da segurança do próprio sistema energético. Os veículos que comunicam continuamente com servidores externos e recebem atualizações de «software» por via aérea levantam, em termos de segurança, as mesmas questões já abordadas para os equipamentos de infraestruturas de telecomunicações e de energia através do conjunto de instrumentos para a cibersegurança das redes 5G, que permite aos Estados-Membros restringir os fornecedores de alto risco de funções críticas com base numa avaliação coordenada dos riscos e não por exclusão

categórica com base na origem. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar a necessidade de um quadro europeu para a cibersegurança dos veículos conectados, com base na lógica baseada no risco desse conjunto de instrumentos, e apresentar uma proposta, se for caso disso. Na pendência desse quadro, os Estados-Membros devem continuar a ter competência para tomar medidas proporcionadas se casos de utilização crítica, como a proximidade de instalações de defesa, infraestruturas nacionais críticas ou frotas da administração pública, o justificarem.

Or. en

Alteração 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Proposta de regulamento
Considerando 11-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(11-A) A introdução de flexibilidades adicionais em matéria de conformidade no âmbito das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos [revisão do Regulamento (UE) 2019/63] permitirá continuar a utilizar motores de combustão interna. Estas flexibilidades não devem enfraquecer os objetivos da União em matéria de clima, qualidade do ar e saúde pública. A fim de manter a coerência entre as normas de CO_2 e as regras de homologação da União, a Comissão deve avaliar se o Regulamento (UE) 2024/1257 (o quadro Euro 7) continua a ser eficaz no apoio à transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões, nomeadamente através de requisitos sólidos em matéria de emissões poluentes, durabilidade das baterias e desempenho

dos veículos em condições reais de utilização. Se essa avaliação identificar riscos de que as flexibilidades regulamentares possam atrasar a redução das emissões, prolongar a utilização de veículos mais poluentes ou comprometer o objetivo de neutralidade climática da União, a Comissão deve ponderar a adoção de medidas legislativas adequadas para reforçar o quadro Euro 7.

Or. en

(Regulamento (UE) 2019/63 Regulamento (UE) 2024/1257)

Alteração 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável ***tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais*** acessíveis ***em termos de preços***. Medidas regulamentares específicas (***período transitório mais longo*** para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de ***CO2*** dos veículos) e ***benefícios*** fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem ***contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos*** pequenos veículos elétricos***. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação***. Por conseguinte, ***é adequado introduzir uma subcategoria***	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável ***exige quadros regulamentares que incentivem uma verdadeira redução das emissões, preservando simultaneamente a neutralidade tecnológica, a escolha dos consumidores e a mobilidade a preços*** acessíveis. Medidas regulamentares específicas (***períodos transitórios mais longos*** para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e ***medidas*** fiscais (como os regimes de subvenções) e ***medidas*** não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem ***apoiar a adoção pelo mercado de veículos de elevada eficiência com nível nulo de emissões. Ao conceber essas medidas, deve ser dada maior atenção a critérios objetivos pertinentes em matéria de emissões, incluindo o consumo de energia, o peso dos veículos e a eficiência tecnológica. A pequena***

na atual categoria de veículos ***M1***.	***dimensão não se traduz intrinsecamente em custos de aquisição ou de exploração mais baixos. Os*** pequenos veículos elétricos ***são predominantemente utilizados como um segundo veículo, ao passo que os agregados familiares com rendimentos mais baixos dependem geralmente do mercado de automóveis usados e enfrentam frequentemente um acesso limitado às infraestruturas de carregamento, e muitos agregados familiares, em especial as famílias, dependem de veículos que proporcionem capacidade suficiente de passageiros, espaço para bagagens e autonomia de condução para satisfazer as suas necessidades diárias de mobilidade***. ***O objetivo da mobilidade sustentável e a preços acessíveis não deve,*** por conseguinte, ***limitar-se à promoção de veículos de menor dimensão, mas deve também apoiar veículos familiares de maior dimensão caso estes atinjam um elevado nível de eficiência energética. A diferenciação regulamentar deve, por conseguinte, basear-se em parâmetros objetivos e mensuráveis pertinentes para as emissões, em especial a eficiência energética. Tal abordagem incentivaria reduções genuínas das emissões de CO_2, promoveria a inovação tecnologicamente neutra e reforçaria os incentivos a melhorias contínuas da eficiência em todos os segmentos de*** veículos. ***Em contrapartida, os critérios baseados no comprimento dos veículos podem incentivar pequenos ajustamentos dimensionais para obter vantagens regulamentares, não proporcionando simultaneamente qualquer recompensa direta pela melhoria da eficiência tecnológica e da acessibilidade dos preços.***

Or. en

Alteração 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini,

Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos ***elétricos*** mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo ***elétrico*** no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria ***na atual categoria*** de veículos M1.	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição ***que visa a neutralidade tecnológica***, é necessário tornar os veículos ***com nível nulo de emissões e os veículos comerciais ligeiros*** mais acessíveis em termos de preços ***e alargar a gama de tecnologias disponíveis no mercado, promovendo veículos exclusivamente elétricos, veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, bem como motores de combustão ou veículos híbridos movidos exclusivamente a combustível neutro em termos de CO_2***. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, ***embora o conceito de veículos com nível nulo de emissões seja introduzido no Regulamento (UE) 2019/631,*** não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo ***com nível nulo de emissões*** no quadro de homologação ***de veículos da União***. Por conseguinte, é adequado introduzir uma ***nova*** subcategoria ***de veículos com nível nulo de emissões nas atuais categorias*** de veículos M1 ***e N1***. ***A definição de «pequeno veículo com nível nulo de***

emissões» como uma subcategoria das categorias de veículos M1 e N1 no presente regulamento está interligada com a definição de veículos com nível nulo de emissões ou com as disposições relativas aos supercréditos nos termos do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, ou com os requisitos hipocarbónicos no contexto da contratação pública e dos regimes de apoio público e, se for caso disso, com as consequentes alterações das disposições relativas à homologação. Por conseguinte, em caso de evolução legislativa nesses domínios, a Comissão deve ficar habilitada a refleti-los nas regras de homologação por meio de atos delegados.

Or. en

Alteração 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (***período transitório mais longo para os novos requisitos,*** incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama***, o que também contribuiu para a tendência mais ampla para veículos de maior dimensão e mais pesados nas estradas***. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, ***para alargar o seu impacto e assegurar uma concorrência leal no mercado interno,*** é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços ***para os consumidores***. ***As medidas destinadas a promover veículos elétricos mais pequenos e mais acessíveis devem***

matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.

continuar a ser compatíveis com os objetivos da União em matéria de segurança, nomeadamente no que diz respeito à proteção dos ocupantes e dos utentes vulneráveis da estrada. Medidas regulamentares específicas (incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos ***e reforçar a confiança dos consumidores. A fim de proteger o emprego, as competências e o valor acrescentado industrial na UE, os fabricantes devem ser incentivados a investir em pequenos veículos elétricos, nomeadamente dando prioridade ao conteúdo «Fabricado na UE» na contratação pública e na descarbonização das frotas empresariais, tal como estabelecido no Regulamento (UE) XXXX/XXXX[15-E] [proposta que cria um quadro de medidas para a aceleração da capacidade industrial e a descarbonização em setores estratégicos] (Regulamento Aceleração Industrial)***. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1***, a fim de clarificar o quadro regulamentar, facilitar a aplicação destas medidas e assegurar a coerência do mercado interno***.

[15-E] Regulamento (UE) XXXX/XXXX do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...], que cria um quadro de medidas para a aceleração da capacidade industrial e a descarbonização em setores estratégicos e altera os Regulamentos (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110 (JO...).

Or. en

Alteração 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos ***elétricos*** topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos ***elétricos mais*** acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos ***elétricos. No entanto,*** não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo ***elétrico*** no quadro de homologação***. Por conseguinte***, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar ***mais amplamente disponíveis*** os veículos ***com baixas emissões*** acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos ***com baixo nível de emissões produzidos na União. O objetivo de acessibilidade dos preços é mais bem servido através da definição da subcategoria por referência ao desempenho do veículo em matéria de emissões do que a uma única tecnologia de propulsão. Por conseguinte, a elegibilidade deve abranger todos os veículos considerados veículos com nível nulo ou baixo de emissões na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea m), do Regulamento (UE) 2019/631, incluindo os veículos movidos a combustíveis renováveis na aceção do artigo 2.º, ponto 22-A, da Diretiva (UE) 2018/2001, como os biocombustíveis na aceção do artigo 2.º, ponto 33, dessa diretiva e os combustíveis renováveis de origem não***

biológica na aceção do artigo 2.º, ponto 36, dessa diretiva, independentemente do seu tipo de propulsão. Uma vez que não existe atualmente ***essa*** definição jurídica de pequeno veículo no quadro de homologação, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1. ***A fim de assegurar que os benefícios associados a essa subcategoria apoiam a produção europeia, a elegibilidade deve estar subordinada à origem do veículo na União. Os critérios para determinar a origem da União para efeitos dessa subcategoria devem ser estabelecidos por um ato legislativo adotado de acordo com o processo legislativo ordinário, em conformidade com a metodologia a estabelecer nos termos do Regulamento [Regulamento Aceleração Industrial, 2026/0068 (COD)].***

Or. en

Alteração 50
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos ***elétricos mais*** acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos ***com baixas emissões*** acessíveis em termos de preços***, assegurando a neutralidade tecnológica***. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento

matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.

reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.

Or. en

Alteração 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (***período transitório mais longo para os novos requisitos,*** incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.

Or. en

Alteração 52
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (***período transitório mais longo para os novos requisitos,*** incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.	(12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (incentivos específicos nas normas de emissões de CO_2 dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.

Or. en

Alteração 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) O fator de utilidade é o pressuposto utilizado no direito da União para determinar quanto tempo um veículo híbrido elétrico recarregável é conduzido eletricamente. A revisão aplicável a partir de 2027 ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/443 da Comissão reduziria significativamente esse pressuposto e, por conseguinte, agravaria o desempenho oficial em matéria de emissões de CO_2 dos veículos híbridos elétricos recarregáveis. No entanto, essa revisão baseia-se em dados da frota existente e nas condições de carregamento, prevendo-se que a capacidade das baterias, a disponibilidade de carregamento e o comportamento dos utilizadores continuem a desenvolver-se. A aplicação dessa redução sem dados representativos atualizados em condições reais de utilização corre o risco de excluir os veículos híbridos elétricos recarregáveis das categorias de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, dos regimes de contratação pública e dos quadros nacionais de incentivos, mesmo que o seu desempenho em condições reais de utilização justifique a continuação da elegibilidade. Por conseguinte, o fator de utilização deve continuar a basear-se em dados representativos e atualizados e não deve comprometer uma abordagem tecnologicamente neutra da mobilidade com baixas emissões a preços acessíveis.

Or. en

Alteração 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Embora o custo total da propriedade de um veículo elétrico a bateria ao longo de todo o seu ciclo de vida seja inferior ao de um veículo com motor de combustão interna, principalmente devido a custos mais baixos de manutenção e de combustível, o preço de aquisição mais elevado de um veículo elétrico novo constitui frequentemente um obstáculo importante para os consumidores. Os modelos nacionais de locação financeira social, especialmente os que se destinam aos agregados familiares de rendimentos baixos e médios, revelaram-se eficazes para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões, reduzindo assim a dependência dos combustíveis fósseis e o impacto das flutuações de preços. Os Estados-Membros devem ser incentivados a estabelecer um quadro regulamentar para a locação social, especialmente orientado para os agregados familiares de rendimentos baixos e médios, os utilizadores vulneráveis de transportes e os trabalhadores. Para o efeito, os Estados-Membros são incentivados a utilizar os fundos da UE disponíveis, nomeadamente o Fundo Social em matéria de Clima criado pelo Regulamento (UE) 2023/955[15-F].
	[15-F] Regulamento (UE) 2023/955 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que cria o Fundo Social em matéria de Clima e que altera o Regulamento (UE) 2021/1060 (JO L 130 de 16.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).
	Or. en

Alteração 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Na pendência da proposta da Comissão sobre combustíveis neutros em termos de CO_2, tal como previsto no considerando 11 do Regulamento (UE) 2023/851, e tendo em conta as negociações em curso sobre a sua revisão, no presente regulamento, os combustíveis neutros em termos de CO_2 devem ser considerados todos os combustíveis definidos na Diretiva (UE) 2018/2001 relativa às energias renováveis, desde que cumpram os critérios de sustentabilidade dessa diretiva e dos atos delegados associados, em que a mesma quantidade de CO_2 proveniente da biomassa, do ar ambiente ou de fontes de carbono reciclado esteja ligada à produção de combustíveis que é libertada durante a combustão na fase de utilização. Esses combustíveis devem incluir combustíveis renováveis e/ou sintéticos, como biocombustíveis, biogás, combustíveis biomássicos, combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes ou combustíveis de carbono reciclado, bem como biocombustíveis produzidos a partir das matérias-primas enumeradas no anexo IX do Regulamento (UE) 2018/2021.

Or. en

Alteração 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Os veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior só podem contribuir eficazmente para os objetivos climáticos da União se os seus valores regulamentares de emissões de CO_2 refletirem o seu desempenho em condições reais de utilização. O fator de utilização utilizado para determinar as emissões ponderadas de CO_2 desses veículos no âmbito do quadro de homologação deve, por conseguinte, ser regularmente avaliado pela Comissão com base em dados reais, incluindo dados sobre as quotas reais de condução elétrica, o consumo de combustível, o consumo de eletricidade e o comportamento de carregamento. Caso se considere que os valores de homologação não são representativos do desempenho em condições reais de utilização, a Comissão deve ajustar a metodologia pertinente e, se for caso disso, aplicar fatores de correção para assegurar a integridade ambiental e a eficácia do presente Regulamento (UE) 2019/613.

Or. en

(Regulamento (UE) 2019/613)

Justificação

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Alteração 57
Jens Gieseke

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Ao mesmo tempo, os veículos elétricos altamente eficientes podem contribuir significativamente para reduzir o consumo de energia, diminuir os custos de funcionamento para os consumidores e reduzir a pressão sobre os sistemas elétricos. A fim de incentivar o desenvolvimento e a aceitação pelo mercado desses veículos, é conveniente criar uma categoria específica para veículos elétricos de elevada eficiência e proporcionar incentivos específicos, nomeadamente através de um mecanismo de supercréditos ao abrigo das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de veículo elétrico de elevada eficiência no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.

Or. en

Justificação

Os veículos elétricos altamente eficientes contribuem para reduzir os custos de funcionamento para os consumidores, diminuir a procura global de energia e reduzir a pressão sobre os sistemas elétricos. A fim de assegurar a promoção do desenvolvimento de veículos energeticamente eficientes, deve ser introduzido um novo supercrédito.

Alteração 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) O fator de utilização utilizado para determinar as emissões oficiais de CO_2 dos veículos híbridos elétricos recarregáveis foi revisto pelo Regulamento (UE) 2023/443 da Comissão em duas fases, sendo a segunda aplicável a partir de 1 de janeiro de 2027. Desde que essa revisão foi concebida, os grupos motopropulsores híbridos recarregáveis aumentaram significativamente a sua autonomia elétrica e a sua percentagem de condução elétrica em condições reais. A aplicação da etapa 2027 subestimaria, por conseguinte, o desempenho dos veículos de ponta e desencorajaria o investimento contínuo numa tecnologia de transição que continua a ser importante para a acessibilidade dos preços e para as regiões com infraestruturas de carregamento limitadas. Por conseguinte, é adequado manter os parâmetros do fator de utilização aplicáveis em 2025 e 2026.

Or. en

Alteração 59
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) A introdução da nova subcategoria de veículos M1E deve ter em conta as circunstâncias específicas dos mercados de pequena dimensão e dos mercados de condução à direita, com vista a assegurar a comportabilidade dos preços, a acessibilidade do mercado e custos de conformidade proporcionados.

Or. en

Justificação

Assegurar que a categoria M1E proposta continua a ser comercialmente viável para os mercados de condução à direita e de pequena dimensão.

Alteração 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em	***Suprimido***

comparação com os veículos mais pesados e mais caros.

Or. en

Alteração 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta ***o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros***.	(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta ***um certo número de parâmetros, a fim de garantir a máxima segurança para os utilizadores finais e outros utentes da estrada, em especial os utentes vulneráveis da estrada, como os peões e os ciclistas, uma vez que estes veículos se destinam particularmente a circular em zonas urbanas***. ***Por conseguinte, deve ser assegurado, no mínimo, o cumprimento dos requisitos aplicáveis aos automóveis de passageiros da categoria M1 nos termos do Regulamento (UE) 2019/2144 para esta nova subcategoria de veículos.***

Or. en

Alteração 63
Maria Grapini

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova	(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova

subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros.	subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros. ***Tal é necessário para evitar desencorajar o desenvolvimento e a utilização de pequenos veículos elétricos.***

Or. ro

Alteração 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de ***pequenos*** veículos ***elétricos***, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros.	(13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de veículos, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros.

Or. en

Alteração 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-A) O Regulamento (UE) 2019/2144 foi adotado em 2019 e deve ser

reexaminado em 2027, a fim de adaptar os seus requisitos aos mais recentes desenvolvimentos tecnológicos que garantem a máxima segurança para os utentes da estrada, especialmente os mais vulneráveis. Estão já em curso algumas atualizações desses requisitos no âmbito dos trabalhos da UNECE, de que a UE faz parte, para adaptar os requisitos de desempenho dos veículos. Essas atualizações, bem como eventuais novos equipamentos de segurança no âmbito do reexame do Regulamento (UE) 2019/2144, devem ser aplicáveis à categoria de veículos M1E, a fim de salvaguardar a segurança rodoviária e contribuir para a consecução dos objetivos da UE nesta matéria. Além disso, os atuais requisitos do Regulamento (UE) 2019/2144 devem permanecer inalterados.

Or. en

Alteração 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(14) Conforme anunciado no Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE, a Comissão deve emitir uma recomendação com opções para regimes de incentivos que se tenham revelado eficazes na promoção da adoção de veículos com nível nulo de emissões ***e estejam em conformidade com*** as regras em matéria de concorrência. As recomendações aos Estados-Membros para a adoção de medidas fiscais (por exemplo, subsídios à aquisição, isenções fiscais, isenção do pagamento de portagens) e não fiscais (por exemplo, atribuição de direitos de estacionamento com base na dimensão,	(14) Conforme anunciado no Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE, a Comissão deve emitir uma recomendação com opções para regimes de incentivos que se tenham revelado eficazes na promoção da adoção de veículos com nível nulo de emissões***. Esses incentivos devem ser coerentes com os objetivos estratégicos da União, incluindo o reforço da competitividade da indústria automóvel europeia, respeitando simultaneamente*** as regras em matéria de concorrência ***e evitando distorções do mercado interno***. As recomendações aos Estados-Membros para a adoção de medidas fiscais (por

infraestruturas de carregamento específicas, etc.) poderiam igualmente ter por base a nova subcategoria de veículos denominada pequenos automóveis elétricos.

exemplo, subsídios à aquisição, isenções fiscais, isenção do pagamento de portagens) e não fiscais (por exemplo, atribuição de direitos de estacionamento com base na dimensão, infraestruturas de carregamento específicas, etc.) poderiam igualmente ter por base a nova subcategoria de veículos denominada pequenos automóveis elétricos. ***Essas medidas devem assegurar que o apoio público contribui eficazmente para o reforço do ecossistema industrial da União.***

Or. en

Alteração 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(14-A) Os Estados-Membros consagram recursos substanciais aos incentivos aos veículos, mas não existe uma definição comum através da qual possam orientar esse apoio para veículos que incorporem a criação de valor europeu. O Regulamento [Regulamento Aceleração Industrial, 2026/0068 (COD)] estabelece, pela primeira vez, uma metodologia baseada em componentes e fornecedores para determinar se um veículo é originário da União, mas limita essa metodologia aos veículos elétricos e canaliza a sua calibração, em grande medida, através de atos delegados. Os veículos equipados com motores de combustão interna ou grupos motopropulsores híbridos, incluindo os veículos movidos a combustíveis renováveis de origem não biológica, na aceção do artigo 2.º, ponto 36, da Diretiva (UE) 2018/2001, ou a biocombustíveis, na aceção do artigo 2.º, ponto 33, da mesma diretiva, que

continuam a representar uma parte significativa das matrículas apoiadas, permanecem fora de qualquer quadro equivalente. A fim de proporcionar aos Estados-Membros um instrumento utilizável para reforçar a base de aprovisionamento europeia, caso decidam fazê-lo, preservando simultaneamente a responsabilidade dos colegisladores sobre o perímetro dessas medidas, a Comissão deve avaliar o alargamento dessa metodologia de forma neutra em termos de grupos motopropulsores e apresentar uma proposta a adotar no âmbito do processo legislativo ordinário, de modo que o perímetro e os limiares de qualquer quadro deste tipo reflitam uma escolha política deliberada e não uma calibração técnica.

Or. en

Alteração 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(14-A) Os veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) podem desempenhar um papel na transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões e podem ser úteis em casos de utilização específicos, bem como noutros mercados mundiais. Os OVC-HEV contribuem para reduzir as emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário, combinando a tecnologia dos motores de combustão com a capacidade de condução elétrica, e oferecem simultaneamente aos consumidores uma opção prática e flexível que lhes apresenta a mobilidade

elétrica. As emissões de CO_2 dos OVC-HEV, tal como definidas no Regulamento (UE) 2024/1257, são calculadas utilizando um fator de utilização que, em 2025, aumentou os parâmetros de quilometragem dos ensaios de homologação, sendo suposto existir um aumento do rigor em 2027. Esse maior rigor causaria um aumento significativo dos valores de CO_2 de homologação e reduziria assim a contribuição dos OVC-HEV para o cumprimento, por parte dos fabricantes, dos objetivos de redução das emissões de CO_2. A fim de assegurar a estabilidade regulamentar e preservar o contributo dos OVC-HEV para a redução das emissões, o atual fator de utilização deve ser mantido mediante a alteração do Regulamento (UE) 2024/1257.

Or. en

Justificação

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Alteração 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(16) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito	(16) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito

de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Este requisito impõe custos ***desnecessários*** aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando ***o aumento*** do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões. ***Por conseguinte***, é adequado isentar os veículos da categoria N2 ***com nível nulo de emissões*** com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.

de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade, ***devido à ligação entre o peso do veículo mais pesado e uma maior força de colisão,*** apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. ***A massa do veículo é um parâmetro importante para as considerações de segurança rodoviária.*** Este requisito impõe custos ***adicionais*** aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando ***a implantação*** do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões. ***A fim de apoiar a transição para transportes com nível nulo de emissões e impulsionar a competitividade das empresas europeias, em especial das PME***, é adequado isentar os veículos ***exclusivamente elétricos*** veículos da categoria N2 com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade***, desde que sejam adotadas medidas adequadas para garantir a segurança rodoviária***. ***Esta isenção poderá ser objeto de revisão periódica, a fim de garantir que continua a ser proporcionada, segura e compatível com os objetivos de segurança e do mercado interno.***

Or. en

Alteração 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(16) Devido ao peso da bateria, os	(16) Devido ao peso da bateria, os

veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Este requisito impõe custos desnecessários aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando o aumento do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos da categoria N2 com nível nulo de emissões com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.	veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Este requisito impõe custos desnecessários aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando o aumento do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos da categoria N2 com nível nulo de emissões com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade. ***No entanto, uma vez que esta isenção não foi objeto de uma avaliação de impacto específica e que se espera que a densidade energética das baterias melhore ao longo do tempo, a sua justificação contínua deve ser avaliada no contexto da avaliação do Regulamento (UE) 2019/2144. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar os efeitos da isenção na segurança rodoviária e na evolução tecnológica e, se for caso disso, ponderar se o limiar da massa máxima em carga tecnicamente admissível continua a ser necessário.***

Or. en

Alteração 71
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(16) Devido ao peso ***da bateria, os***	(16) Devido ao peso ***dos sistemas de***

veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade***, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Este requisito impõe custos desnecessários aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando o aumento do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões***. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos da categoria N2 ***com nível nulo de emissões*** com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.	***segurança modernos e a outras características obrigatórias dos*** veículos comerciais ligeiros***, estes*** podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos ***comerciais ligeiros*** da categoria N2 com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.

Or. en

Alteração 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(16) ***Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Este requisito impõe custos desnecessários aos fabricantes de veículos***	(16) Os veículos da categoria N2 com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas ***inserem-se nessa categoria devido ao peso do equipamento obrigatório e não a qualquer perfil de risco mais elevado, e têm a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros mais leves não abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Por conseguinte, é adequado isentar esses veículos*** do requisito de estarem equipados com

e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando o aumento do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos da categoria N2 ***com nível nulo de emissões*** com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.

dispositivos de limitação de velocidade***, independentemente do seu tipo de propulsão***. ***O tratamento coerente de toda a banda de massa também permite aos operadores utilizar a carga útil total dos veículos comerciais ligeiros modernos, reduzindo o número de viagens necessárias para um determinado volume de mercadorias e, por conseguinte, reduzindo as emissões por tonelada-quilómetro.***

Or. en

Alteração 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-A) É importante conceder aos Estados-Membros, às autoridades nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo Regulamento (UE) 2024/1257 e pelos atos de execução ou atos delegados adotados ao abrigo desse mesmo regulamento. Tendo em conta os desafios técnicos específicos associados ao desenvolvimento e à implantação de tecnologias com nível nulo de emissões para veículos pesados e reboques, é adequado um prazo mais longo para essas categorias de veículos. Por conseguinte, é conveniente adiar ainda mais a aplicação das disposições do Regulamento (UE) 2024/1257 aos veículos novos das categorias M2, M3, N2 ou N3 e aos reboques das categorias O3 ou O4, a fim de assegurar que a indústria pertinente dispõe de tempo suficiente para aplicar os novos requisitos. Importa recordar que,

no caso dos veículos pesados e dos reboques, a data de aplicação pode ser adiada, uma vez que a transição para veículos com nível nulo de emissões será mais longa para os veículos pesados. As datas de adoção dos atos de execução correspondentes devem ser alteradas em conformidade.

Or. en

Alteração 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposta de regulamento
Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-A) As crianças deixadas sem vigilância em veículos podem ser expostas a riscos graves e em rápido desenvolvimento, incluindo golpes de calor, hipotermia ou outras situações de perigo de vida. Vários Estados-Membros já tomaram medidas para fazer face a este risco, nomeadamente através de obrigações nacionais de avisos para crianças ou de dispositivos de combate ao abandono. Embora essas medidas prossigam um objetivo de segurança legítimo e importante, a existência de requisitos nacionais divergentes pode criar fragmentação no mercado interno e diferentes níveis de proteção em toda a União. Tendo em conta a disponibilidade de tecnologias de deteção da presença de crianças e a sua integração progressiva nos protocolos de avaliação da segurança dos veículos, é conveniente estabelecer um requisito harmonizado da União para que os veículos das categorias M1 e N1 sejam equipados com sistemas capazes de detetar ou inferir de forma fiável a presença de uma criança deixada sem vigilância no veículo e de emitir alertas

atempados.

Or. en

Alteração 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-A) Os sistemas de puxadores de portas planos e retráteis, em especial os que dependem do acionamento elétrico, podem apresentar riscos em caso de escassez de energia, colisão, congelamento ou situações de emergência, incluindo incêndio de veículos e imersão de água. É necessário que os fabricantes das categorias M1 e N1 assegurem que esses puxadores possam ser utilizados nestas situações, bem como permitam uma intervenção rápida dos serviços de emergência, estabelecendo uma norma de segurança comum e facilmente utilizável.

Or. en

Alteração 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-A) Uma vez que alguns reagentes podem congelar a temperatura fria, os fabricantes devem ser obrigados a conceber e construir sistemas de injeção de reagente para que possam resistir a uma utilização prolongada, incluindo o

funcionamento em condições de frio, em que o reagente pode ser sujeito a ciclos repetidos de congelação e descongelação. Tal inclui a adoção de medidas para assegurar o aquecimento dos reservatórios e tubagens de reagente.

Or. en

Alteração 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 16-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-B) Os dados de monitorização do consumo de combustível e de energia a bordo (OBFCM) em condições reais de utilização de veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) matriculados na UE no período de 2021 a 2023 mostram que as emissões de CO_2 em condições reais de utilização destes veículos foram, em média, 3,5 vezes superiores aos valores de homologação durante esse período. Este valor é significativamente mais elevado do que para os veículos convencionais e pode ser explicado pelo desfasamento entre o fator de utilização utilizado durante a homologação e os padrões reais de carregamento e condução dos veículos, conduzindo a mais emissões e a faturas de combustível mais elevadas para os consumidores. A análise destes dados confirma igualmente que a disparidade das emissões em condições reais de utilização destes veículos está a aumentar. A fim de reforçar a proteção dos consumidores e assegurar que não é dado um tratamento injusto a estes veículos em comparação com outras tecnologias, é necessário atualizar anualmente o fator de utilização utilizado para estimar as emissões de CO_2 dos OVC-HEV durante a

homologação com base nos dados recebidos da OBFCM.

Or. en

Alteração 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Considerando 16-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-B) As tecnologias de extensão de gama proporcionam oportunidades adicionais para a descarbonização dos veículos pesados, mas não são atualmente abordadas de forma adequada nos atos de execução adotados nos termos da legislação Euro 6. Em especial, o quadro existente não permite a homologação de motores ligeiros destinados a ser utilizados como extensores de autonomia em veículos pesados. A fim de reduzir os encargos regulamentares e os custos para os fabricantes, é conveniente adotar atos de execução que permitam a utilização e a homologação desses motores para aplicação em veículos pesados.

Or. en

Alteração 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a

baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de*** emissões ***são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada*** em condições reais de condução***, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (***de -7 ºC a 38 ºC***)***. Por conseguinte, ***a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no*** anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257***, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Embora os regulamentos relativos às*** emissões em condições reais de condução (***RDE) definam osintervalos de*** temperatura ***permitido para efeitos de ensaio num intervalo*** de -7 °C a 38 °C***, esses intervalos não constituem condições de ensaio obrigatórias e, por conseguinte, não existe qualquer requisito de realização de um ensaio de RDE a -7 °C, pelo que a conformidade a essa temperatura continua a ser teórica e não demonstrada***. ***Em contrapartida, o ensaio laboratorial a baixa temperatura sujeita os veículos a condições normalizadas e controladas a -7 °C, utilizando o ciclo de condução urbana, permitindo uma medição repetível e comparável das emissões do arranque a frio. As emissões de arranque a frio representam uma fase crítica durante a qual as emissões de monóxido de carbono (CO) e de hidrocarbonetos (HC), em especial dos veículos a gasolina, são significativamente elevadas devido ao funcionamento ineficiente do sistema de pós-tratamento antes do aquecimento e representam uma grande parte das emissões urbanas totais. Uma vez que essas emissões não podem ser sistematicamente captadas através do ensaio de RDE, que está sujeito à variabilidade do comportamento de condução e das condições de tráfego em condições reais, os dois ensaios são complementares e servem objetivos distintos e a sua coexistência não constitui uma duplicação. Além disso, embora a obrigação de ensaio a baixa temperatura tenha sido transferida do Regulamento (CE) n.º 715/2007[16-A] para o Regulamento (UE) 2024/1257, os valores-limite de emissão correspondentes para o CO e os HC foram inadvertidamente omitidos deste último.*** Por conseguinte, ***é adequado manter a obrigação de realização de ensaios laboratoriais a baixa temperatura prevista***

no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257 ***e reintroduzir valores-limite de emissão para o CO e os HC não menos rigorosos do que os aplicáveis ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 715/2007, a fim de refletir a intenção inicial dos colegisladores e manter um elevado nível de proteção do ambiente e da saúde pública***.

[16-A] Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01)

Or. en

Alteração 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é***	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***declarar a conformidade com o*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas ***durante a***

abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***suprimir esse*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas***, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

homologação, se for caso disso.

Or. en

Justificação

O quadro Euro 7 preserva, em grande medida, o quadro Euro 6, incluindo os limites de emissão e os ensaios WLTP/RDE. No entanto, embora o ensaio de tipo 6 a baixa temperatura (-7 °C) continue a ser enumerado, o seu procedimento e limites foram omitidos, criando uma obrigação de ensaio sem normas definidas. A alteração suprime o ensaio do tipo 6 obrigatório para a homologação, mantendo simultaneamente os limites de baixa temperatura Euro 6, cuja conformidade é demonstrada através de uma declaração de conformidade do fabricante.

Alteração 81
Kateřina Konečná

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é***

Alteração

(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***declarar a conformidade com o*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas ***durante a homologação, se for caso disso***.

abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***suprimir esse*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas***, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

Or. en

Alteração 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC).*** Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***suprimir esse*** requisito	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***declarar a conformidade com o*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas ***durante a homologação, se for caso disso***.

laboratorial específico relativo às baixas temperaturas***, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

Or. en

Justificação

A fim de manter um elevado nível de proteção do ambiente, evitando simultaneamente ensaios físicos redundantes, a obrigação legal de cumprir os limites de emissões a baixa temperatura deve ser preservada através da reintrodução de limites de emissões a baixa temperatura Euro 6.

Alteração 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC).*** Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***suprimir esse*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas***, uma vez que essa supressão***	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***declarar a conformidade com o*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas ***durante a homologação, se for caso disso***.

não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.

Or. en

Justificação

O Regulamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) destinava-se a preservar o quadro Euro 6 para as emissões de veículos ligeiros. No entanto, embora o ensaio do tipo 6 a baixa temperatura continue a ser formalmente «exigido», o procedimento e os valores-limite correspondentes não foram transpostos, criando incerteza jurídica. O pacote «omnibus» sobre o setor automóvel suprime os ensaios obrigatórios de homologação do tipo 6. Esta alteração garante que a conformidade com os limites de baixa temperatura Euro 6 continua a ser aplicável através da declaração do fabricante e da fiscalização do mercado.

Alteração 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC).*** Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***suprimir esse*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas***, uma vez que essa supressão***	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***declarar a conformidade com o*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas ***durante a homologação, se for caso disso***.

não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.

Or. en

Justificação

O Regulamento (UE) 2024/1257 (Euro 7) destinava-se a preservar, em grande medida, o quadro Euro 6. No entanto, embora o ensaio a baixa temperatura continue a ser enumerado como exigido, o procedimento e os limites de emissão correspondentes não foram transpostos, criando uma lacuna jurídica. A proposta Omnibus para o setor automóvel suprime o ensaio obrigatório, que pode enfraquecer o controlo das emissões a baixa temperatura em comparação com a norma Euro 6. A alteração colmata esta lacuna, mantendo o cumprimento dos limites de baixa temperatura da norma Euro 6 através de declarações dos fabricantes e da fiscalização do mercado.

Alteração 85
Jana Nagyová

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC).*** Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***suprimir esse*** requisito laboratorial específico relativo às baixas	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado ***declarar a conformidade com o*** requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas ***durante a homologação, se for caso disso***.

temperaturas***, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

Or. en

Justificação

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Alteração 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas

pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.	pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). ***No entanto, a experiência em certas regiões da União demonstrou que condições climáticas extremas podem afetar o funcionamento dos sistemas de controlo das emissões em condições reais de condução.*** Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, ***assegurando simultaneamente que os sistemas de controlo das emissões continuam a ser eficazes e fiáveis em todas as condições de funcionamento pertinentes em toda a União, sem comprometer,*** uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.

Or. en

Alteração 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Uma vez que as condições de temperatura	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Uma vez que as condições de temperatura

do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.	do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). ***No entanto, a experiência em certas regiões da União demonstrou que condições climáticas extremas podem afetar o funcionamento dos sistemas de controlo das emissões em condições reais de condução.*** Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, ***assegurando simultaneamente que os sistemas de controlo das emissões continuam a ser eficazes e fiáveis em todas as condições de funcionamento pertinentes em toda a União, sem comprometer,*** uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.
	Or. en

Alteração 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257.	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257.

Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões ***são*** abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) ***é*** abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). ***Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas*** ambientais ***asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

No entanto, o anexo I do Regulamento (UE) 2024/1257 não incluiu limites de emissões específicas para este ensaio. Embora as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões ***sejam*** abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução ***(RDE)***, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC)***, em teoria, poderia considerar-se*** abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). ***Mas, na prática, as condições de baixa temperatura não são frequentemente observadas na União e, por conseguinte, não seriam testadas através do ensaio RDE. Tal poderia comprometer as salvaguardas dos consumidores,*** ambientais ***e da saúde, tal como também salientado por várias partes interessadas na consulta específica às partes interessadas***. ***Por conseguinte, é necessário manter os ensaios laboratoriais dos motores a baixas temperaturas e acrescentar limites de emissão específicos para respeitar a vontade dos colegisladores.***

Or. en

Alteração 89
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***Uma vez que*** as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas	(17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. ***No entanto, os limites de emissões específicas para este ensaio foram***

temperaturas de emissões ***são*** abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC) ***é*** abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). ***Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas*** ambientais ***asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução***.

omitidos inadvertidamente do anexo I do Regulamento (UE) 2024/1257. Embora as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões ***sejam*** abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução ***(RDE)***, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 ºC)***, em teoria, poderia estar*** abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 ºC a 38 ºC). ***No entanto, na prática, as condições de baixa temperatura não são frequentemente observadas e, por conseguinte, não são testadas no âmbito das RDE, colocando em risco as salvaguardas para a saúde, os consumidores e*** ambientais***, tal como referido na consulta específica das partes interessadas***. ***A fim de respeitar a intenção dos colegisladores, é, por conseguinte, necessário manter os ensaios laboratoriais dos motores em condições de baixa temperatura e acrescentar um quadro correspondente de valores-limite de emissão.***

Or. en

Alteração 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Proposta de regulamento
Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(17-A) A fim de garantir a segurança jurídica e o funcionamento eficaz dos sistemas de controlo das emissões, bem como a monitorização do seu desempenho através dos sistemas OBM, é necessário clarificar o quadro regulamentar aplicável aos sistemas que dependem de

reagentes, como a redução catalítica seletiva (RCS), em especial em condições climáticas extremas. Caso essas condições possam prejudicar o funcionamento desses sistemas, devem ser permitidas soluções proporcionadas e tecnologicamente neutras, incluindo adaptações do sistema ou a utilização de reagentes alternativos, desde que seja assegurado um desempenho equivalente em matéria de emissões. Tal é essencial para evitar o aumento das emissões de poluentes em condições reais de utilização, em especial óxidos de azoto (NOx), e para assegurar o cumprimento dos limites de emissão em todas as regiões da União. Essa clarificação deve também contribuir para reduzir os encargos administrativos e evitar custos de recertificação desnecessários, assegurando simultaneamente o funcionamento contínuo dos sistemas de controlo das emissões ao longo do ciclo de vida do veículo, incluindo para os veículos já em circulação em que possam ser necessárias adaptações proporcionadas. Uma vez que se aplicam tecnologias e requisitos regulamentares semelhantes às máquinas móveis não rodoviárias, importa assegurar a coerência com o Regulamento (UE) 2016/1628, a fim de permitir reduções efetivas das emissões em toda a União.

Or. en

Justificação

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific

operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Alteração 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Proposta de regulamento
Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(17-A) A fim de garantir a segurança jurídica e o funcionamento eficaz dos sistemas de controlo das emissões, bem como a monitorização do seu desempenho através dos sistemas OBM, é necessário clarificar o quadro regulamentar aplicável aos sistemas que dependem de reagentes, como a redução catalítica seletiva (RCS), em especial em condições climáticas extremas. Caso essas condições possam prejudicar o funcionamento desses sistemas, devem ser permitidas soluções proporcionadas e tecnologicamente neutras, incluindo adaptações do sistema ou a utilização de reagentes alternativos, desde que seja assegurado um desempenho equivalente em matéria de emissões. Tal é essencial para evitar o aumento das emissões de poluentes em condições reais de utilização, em especial óxidos de azoto (NOx), e para assegurar o cumprimento dos limites de emissão em todas as regiões da União. Essa clarificação deve também contribuir para reduzir os encargos administrativos e evitar custos de recertificação desnecessários, assegurando simultaneamente o funcionamento contínuo dos sistemas de controlo das emissões ao longo do ciclo de vida do veículo, incluindo para os veículos já em circulação em que possam ser necessárias adaptações proporcionadas.

Uma vez que se aplicam tecnologias e requisitos regulamentares semelhantes às máquinas móveis não rodoviárias, importa assegurar a coerência com o Regulamento (UE) 2016/1628, a fim de permitir reduções efetivas das emissões em toda a União.

Or. en

Justificação

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Alteração 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(17-A) O anexo I do Regulamento (UE) 2024/1257 estabelece limites de emissões de partículas dos travões no ciclo de condução normal, aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2035 a todas as tecnologias do grupo motopropulsor, por categoria de veículo. A partir de 1 de janeiro de 2035, esses limites aplicam-se uniformemente a todas as tecnologias do grupo motopropulsor, ao passo que se aplicam limites diferenciados para datas

anteriores em função da tecnologia do grupo motopropulsor em causa. Esta abordagem baseou-se no pressuposto de que, a partir de 1 de janeiro de 2035, todos os veículos matriculados pela primeira vez seriam VEE e, por conseguinte, gerariam menores emissões de partículas dos travões devido à maior utilização de sistemas de travagem regenerativa. Tendo em conta a possibilidade de os veículos híbridos e os veículos com motor de combustão interna poderem continuar a ser colocados no mercado após essa data, é conveniente manter limites de emissões de partículas dos travões diferenciados em função da tecnologia do grupo motopropulsor para lá de 1 de janeiro de 2035.

Or. en

Alteração 93
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(17-A) Qualquer adiamento da aplicação das normas Euro em relação às suas atuais datas de aplicação tornará muito mais difícil para os fabricantes de camiões alcançar os seus objetivos de vendas de camiões com nível nulo de emissões. A competitividade industrial da Europa é igualmente apoiada pela aplicação das normas Euro, tal como atualmente previsto. Adiar a sua aplicação implicaria um maior risco de que o mercado europeu de camiões elétricos entrasse em concorrência internacional. A segurança energética da Europa também ficaria enfraquecida e a poluição atmosférica aumentaria. Os camiões queimam cerca de 20 % da procura de petróleo do transporte

rodoviário. As normas Euro são uma medida de apoio fundamental na transição para camiões elétricos.

Or. en

Alteração 94
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 17-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(17b) A UE deve continuar a apoiar a transição para uma mobilidade totalmente elétrica com nível nulo de emissões no transporte de mercadorias em veículos pesados. O ICCT calculou que adiar a aplicação da norma Euro 7 aos camiões e autocarros por 18 meses aumentaria os poluentes de NOx em 230 quilotoneladas até 2050. Tal resultaria na perda de 18 000 anos de vida, ou seja, mais 1 240 mortes prematuras. O Euro 7 introduz igualmente normas muito necessárias para os pneus novos, eliminando os pneus de baixa qualidade e de uso rápido das novas vendas, o que, por sua vez, reduzirá a poluição por micropartículas que afeta o ar, o solo e as massas de água. Adiar as normas Euro também criaria incerteza e abrandaria o investimento em tecnologias limpas, nomeadamente em infraestruturas de carregamento para veículos pesados. O adiamento das normas Euro para os veículos pesados prejudicaria a saúde dos cidadãos e a competitividade industrial europeia, pelo que deve ser evitado.

Or. en

Alteração 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio

Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) Os veículos híbridos elétricos recarregáveis (PHEV) ganharam uma quota de mercado significativa nos últimos anos, em parte porque os seus valores oficiais de emissões de CO_2 de homologação, determinados com base na metodologia do fator de utilização (UF), são substancialmente inferiores às suas emissões de CO_2 em condições reais de utilização. O fator de utilização reflete a percentagem estimada da distância percorrida em modo de perda de carga e, aquando da homologação, é calculado a partir da curva do fator de utilização, que depende da autonomia elétrica em modo de perda de carga. Quanto maior for esse intervalo, maior será o fator de utilização e menor será o valor oficial de CO_2 resultante. Os dados de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia a bordo (OBFCM) recolhidos de PHEV matriculados na União confirmam que, em condições reais de utilização, os PHEV são carregados e utilizados em modo elétrico com muito menos frequência do que sugere a curva do fator de utilização, o que resulta numa discrepância significativa e persistente entre as emissões de CO_2 determinadas durante a homologação e as emissões em condições reais de utilização. Essa lacuna confere uma vantagem indevida em termos de conformidade aos PHEV, tanto em relação aos veículos com motor de combustão interna como aos veículos elétricos a bateria, no contexto dos objetivos de emissões de CO_2 dos fabricantes. Embora a Comissão já tenha introduzido duas correções sucessivas à curva do fator de utilização original, o risco estrutural de uma nova divergência entre a curva do fator de utilização e o

comportamento real de carregamento mantém-se à medida que a tecnologia dos veículos e os padrões de utilização evoluem. A fim de assegurar que a curva do fator de utilização continua a refletir o comportamento de condução em condições reais e que os PHEV não beneficiam de uma vantagem sistemática em termos de conformidade, a Comissão deve ficar habilitada a estabelecer, com base nos dados do OBFCM, uma metodologia para atualizar anualmente a curva do fator de utilização de homologação, de modo a manter um desfasamento entre a homologação e as emissões de CO_2 em condições reais para os PHEV comparável ao observado para os veículos com motor de combustão interna.

Or. en

Alteração 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) Tendo em conta o desenvolvimento em curso de procedimentos de ensaio harmonizados para as emissões dos travões dos veículos pesados no âmbito da UNECE, é conveniente ajustar o calendário e a estrutura das disposições relativas às emissões de partículas dos travões desses veículos. Os limites de emissões de partículas dos travões para os veículos pesados devem ser introduzidos logo que os procedimentos de ensaio pertinentes tenham sido concluídos e verificados e tenham sido recolhidos dados suficientes para apoiar o estabelecimento de limites regulamentares aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2035. Tendo em conta a crescente implantação

de veículos pesados eletrificados em condições de funcionamento urbanas e suburbanas, bem como a colocação contínua no mercado de veículos com outras tecnologias do grupo motopropulsor, os limites de emissão de partículas dos travões devem ser fixados por tecnologia do grupo motopropulsor e não aplicados uniformemente.

Or. en

Alteração 97
Zala Tomašič

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) A aplicação dos requisitos Euro 7 para os veículos pesados deve ter em conta a maturidade tecnológica dos fabricantes, a disponibilidade de componentes conformes e a competitividade global da indústria automóvel europeia. A fim de avaliar se as datas de aplicação revistas continuam a ser adequadas à luz da evolução do mercado e do progresso tecnológico, a Comissão deve analisar a execução do presente regulamento antes da aplicação dos requisitos Euro 7 para os veículos pesados.

Or. en

Justificação

Uma cláusula de revisão asseguraria que o calendário de aplicação permaneceria alinhado com a evolução tecnológica, a prontidão industrial e a competitividade do setor automóvel europeu.

Alteração 98
Daniel Attard

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) Qualquer prorrogação dos prazos de aplicação da norma Euro 7 para os veículos pesados deve continuar a ser limitada e proporcionada e não deve comprometer os objetivos ambientais ou a eficácia global do quadro Euro 7.

Or. en

Alteração 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(19) O Regulamento (UE) 2024/1257 introduz sistemas de monitorização a bordo (OBM) e dispositivos de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo (OBFCM) que visam facilitar as verificações de conformidade, os esforços de harmonização, a supervisão do ciclo de vida, a redução das despesas com ensaios e medidas de execução simplificadas. A fim de receber, tratar e armazenar eficazmente os dados do OBM e do OBFCM, é necessário clarificar que a habilitação da Comissão para adotar medidas de execução abrange igualmente a adoção dos métodos e requisitos necessários para o controlo da conformidade dos modelos de veículos.	***Suprimido***

Or. en

Justificação

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Alteração 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(19) O Regulamento (UE) 2024/1257 introduz sistemas de monitorização a bordo (OBM) e dispositivos de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo (OBFCM) que visam facilitar as verificações de conformidade, os esforços de harmonização, a supervisão do ciclo de vida, a redução das despesas com ensaios e medidas de execução simplificadas. A fim de receber, tratar e armazenar eficazmente os dados do OBM e do OBFCM, é necessário clarificar que a habilitação da Comissão para adotar medidas de execução abrange igualmente a adoção dos métodos e requisitos necessários para o controlo da conformidade dos modelos de veículos.	(19) O Regulamento (UE) 2024/1257 introduz sistemas de monitorização a bordo (OBM) e dispositivos de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo (OBFCM) que visam facilitar as verificações de conformidade, os esforços de harmonização, a supervisão do ciclo de vida, a redução das despesas com ensaios e medidas de execução simplificadas. A fim de receber, tratar e armazenar ***segura e*** eficazmente os dados do OBM e do OBFCM, é necessário clarificar que a habilitação da Comissão para adotar medidas de execução abrange igualmente a adoção dos métodos e requisitos necessários para o controlo da conformidade dos modelos de veículos ***e a conformidade com o Regulamento (UE) 2023/2854 (Regulamento dos Dados)[16-B]***.

_____

	[16-B] Regulamento (UE) 2023/2854 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 2023, relativo a regras harmonizadas sobre o acesso equitativo aos dados e a sua utilização e que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva (UE) 2020/1828 (Regulamento dos Dados) (JO L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Alteração 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(19) O Regulamento (UE) 2024/1257 introduz sistemas de monitorização a bordo (OBM) e dispositivos de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo (OBFCM) que visam facilitar as verificações de conformidade, os esforços de harmonização, a supervisão do ciclo de vida, a redução das despesas com ensaios e medidas de execução simplificadas. A fim de receber, tratar e armazenar eficazmente os dados do OBM e do OBFCM, é necessário clarificar que a habilitação da Comissão para adotar medidas de execução abrange igualmente a adoção dos métodos e requisitos necessários para o controlo da conformidade dos modelos de veículos.	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Or. en

Justificação

On-Board Monitoring (OBM) does not provide real-time compliance verification. Rather, monitoring data are collected and transmitted at defined intervals, providing periodic

oversight of vehicle performance rather than continuous compliance assessment.

Alteração 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-A) O Regulamento (UE) 2024/1257 introduz requisitos em matéria de abrasão dos pneus para fazer face às emissões não provenientes de gases de escape, que são uma importante fonte de microplásticos libertados para o ambiente. O desenvolvimento de limites de abrasão e de métodos de ensaio para pneus da classe C3 implica uma complexidade técnica adicional devido à diversidade de tipos e aplicações de pneus e ao facto de as metodologias desenvolvidas para pneus das classes C1 e C2 não poderem ser diretamente aplicadas aos pneus da classe C3. A fim de assegurar que os limites de abrasão para os pneus da classe C3 se baseiam em provas científicas sólidas e em procedimentos de ensaio adequados, é necessário mais tempo para o desenvolvimento de métodos de ensaio, a avaliação do impacto no mercado e o estabelecimento de valores-limite adequados. Os prazos aplicáveis aos pneus da classe C3 devem, por conseguinte, ser ajustados em conformidade.

Or. en

Justificação

O objetivo desta alteração é assegurar um calendário de aplicação realista para os pneus da classe C3, prorrogando por dois anos os prazos estabelecidos no artigo 11.º, n.º 6, e no artigo 15.º, n.os 2 e 3, do Regulamento (UE) 2024/1257. Os trabalhos relativos aos pneus da classe C1 demonstraram a complexidade do desenvolvimento de métodos de ensaio, limites de desempenho e disposições de equivalência. Uma vez que trabalhos semelhantes para os pneus da classe C3 já enfrentam atrasos devido a estes desafios, o calendário atual já não é

considerado viável e deve ser ajustado em conformidade.

Alteração 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-A) A continuação da implantação de novos veículos com nível nulo de emissões é benéfica não só para o clima, mas também para a qualidade do ar. Por conseguinte, quaisquer alterações das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 estabelecidas para automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/631 são suscetíveis de ter impactos na qualidade do ar. Até 31 de dezembro de 2027, a Comissão deve avaliar se é necessário alterar os limites de emissão de poluentes atmosféricos estabelecidos no Regulamento (UE) 2024/1257, a fim de para manter um elevado nível de proteção do ambiente e da saúde em toda a União, à luz dos novos desenvolvimentos nas normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2.

Or. en

Alteração 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Proposta de regulamento
Considerando 19-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-B) A transição para uma mobilidade com nível nulo de emissões exige que os utilizadores finais possam aceder aos

serviços de carregamento em condições justas, transparentes e não discriminatórias em toda a União. Embora o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2023/1804 exija que qualquer diferenciação dos preços cobrados pelos operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público seja proporcionada e objetivamente justificada, a ausência de esclarecimentos adicionais pode conduzir a interpretações divergentes e a insegurança jurídica, em detrimento do mercado interno e da confiança dos consumidores. Além disso, conduz a preços demasiado elevados nas estações de carregamento, uma situação que tem de ser alterada imediatamente. Por conseguinte, é conveniente assegurar a separação das infraestruturas e dos serviços de fornecimento de energia e definir, a nível da União, o significado de proporcionalidade neste contexto, a fim de assegurar que as diferenças de preços para a mesma quantidade de eletricidade fornecida em condições comparáveis se baseiem em critérios objetivos e transparentes e não resultem em sobretaxas desproporcionadas unicamente pelo facto de uma sessão de carregamento ser facilitada através de um prestador de serviços de mobilidade que não faça parte da mesma empresa que o operador do ponto de carregamento. Essa definição deve, essencialmente, reduzir os chamados custos de itinerância e evitar diferenciais arbitrários de preços que distorçam a concorrência, comprometam a interoperabilidade ou desincentivem a adoção de veículos com nível nulo de emissões. No âmbito do próximo reexame do Regulamento (UE) 2023/1804, a Comissão deve avaliar plenamente esta questão e, por sua vez, apresentar uma proposta legislativa para a resolver, o que conduz à transparência, à concorrência e a preços justos.

Or. en

Alteração 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) As simplificações introduzidas pelo presente regulamento seguem uma lógica coerente: suprimem os requisitos que já não acrescentam informações ou proteção por o mesmo motivo já estar abrangido por outras disposições. A supressão do ensaio laboratorial específico a baixa temperatura, que é abrangido pelo ensaio de emissões em condições reais de condução, a transição para ensaios de demonstração a nível de categoria para motores pesados e a revogação das regras da União em matéria de ruído que duplicam os regulamentos da UNECE aplicáveis são exemplos desta abordagem. Subsistem sobreposições comparáveis no âmbito do quadro de emissões do Regulamento (UE) 2024/1257, em que os ensaios laboratoriais, a medição em condições reais de condução, a monitorização da conformidade em circulação e a monitorização a bordo abrangem parcialmente o mesmo terreno. A fim de permitir que o Parlamento Europeu e o Conselho tomem a próxima medida de simplificação com base em dados concretos e não caso a caso, a Comissão deve identificar sistematicamente estas sobreposições remanescentes e apresentar um relatório sobre as mesmas.

Or. en

Alteração 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon,

Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) A fim de garantir que as medidas introduzidas pelo presente regulamento continuam a ser proporcionadas e coerentes com os objetivos da legislação da União em matéria de segurança rodoviária e ambiente, a Comissão deve acompanhar e avaliar periodicamente o seu impacto, em especial no que respeita à segurança rodoviária, ao desempenho ambiental e à adoção de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões.

Or. en

Alteração 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) Dado que os veículos pesados se caracterizam por longos ciclos de desenvolvimento e de planeamento da produção, o adiamento da data de aplicação dos requisitos Euro 7 para os veículos pesados previstos no Regulamento (UE) 2024/1257 pode dar aos fabricantes mais tempo para cumprirem os objetivos de emissões poluentes Euro 7.

Or. en

Alteração 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Considerando 20-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-B) A fim de assegurar que o limiar de 4,25 toneladas aplicável aos veículos com nível nulo de emissões continua a ser adequado ao longo do tempo, a Comissão deve rever esse limiar o mais tardar até 2032, tendo em conta a evolução tecnológica relativa ao peso da bateria, bem como considerações de segurança rodoviária, ambientais e de mercado.

Or. en

Alteração 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

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

Texto da Comissão	*Alteração*
O artigo ***13.º, n.º 1,*** do Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:	O artigo ***3.º*** do Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

Or. en

Alteração 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1) É inserida a seguinte alínea f-A):	***Suprimido***
«	
f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;	
»	

Or. en

Justificação

Os furgões com mais de 3,5 toneladas continuam a representar graves riscos para a segurança rodoviária devido ao seu peso. A utilização obrigatória de tacógrafos garante o cumprimento da legislação em matéria de segurança, previne acidentes relacionados com a fadiga e promove condições de trabalho justas. Tal contribuirá igualmente para incentivar uma transição mais rápida para veículos comerciais ligeiros elétricos mais leves e evitará quaisquer lacunas para camionetas de caixa aberta de risco mais elevado.

Alteração 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) É inserida a seguinte alínea f-A):	***Suprimido***
«	
f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;	

»

Or. en

Justificação

Os tacógrafos são os principais instrumentos para fazer cumprir as obrigações em matéria de repouso e tempo de trabalho dos condutores ao abrigo dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014. Isentar os veículos N2 elétricos a bateria com menos de 4,25 toneladas destes requisitos pode comprometer a aplicação da legislação a um segmento crescente da frota comercial, aumentar os riscos relacionados com a fadiga e criar pressão sobre os condutores para renunciarem a períodos de repouso adequados. Os riscos associados às longas horas de trabalho e à pressão de entrega não são reduzidos pela eletrificação.

Alteração 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1 – parte introdutória
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) É inserida a seguinte alínea ***f-A)***:	(1) É inserida a seguinte alínea ***j)***:

Or. en

Alteração 113
Daniel Buda

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1 – n.º 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – parágrafo 1 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;	f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade***, veículos elétricos puros, veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior e veículos a pilha de combustível***, cuja massa máxima autorizada, incluindo

	reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;

Or. ro

Justificação

É importante dispor de uma redação clara no que diz respeito ao âmbito de aplicação, utilizando termos consagrados na legislação em matéria de homologação. Assim, seria melhor evitar termos genéricos como «veículos com propulsão a eletricidade» e utilizar categorias técnicas claras.

Alteração 114
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;	f-A) Veículos***, sem ser veículos com carroçaria de camioneta de caixa aberta,*** afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão ***exclusivamente*** a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;

Or. en

Alteração 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
f-A) Veículos afetos ao transporte de	f-A) Veículos afetos ao transporte de

mercadorias***, com propulsão a eletricidade***, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;	mercadorias, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;

Or. en

Justificação

A União já fixou em 4,25 toneladas o limite aplicável a estes veículos: A Diretiva (UE) 2025/2205 permite que os titulares de cartas da categoria B conduzam veículos de mercadorias até 4,25 toneladas. Manter o limiar do tacógrafo em 3,5 toneladas para os veículos comerciais ligeiros não elétricos contradiz essa escolha e divide uma classe de veículos pelo grupo motopropulsor sem qualquer razão funcional. A supressão do critério de propulsão restabelece a coerência no direito da União. As razões pormenorizadas são apresentadas nos considerandos 6 a 8.

Alteração 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;	f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade ***ou a hidrogénio***, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;

Or. en

Alteração 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1 – ponto 1
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – n.º 1 – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, ***com propulsão a eletricidade,*** cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;	f-A) Veículos ***elétricos a bateria*** afetos ao transporte ***nacional*** de mercadorias, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;

Or. en

Justificação

A fim de acelerar a implantação de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões e evitar uma maior fragmentação do mercado interno, a isenção do tacógrafo deve aplicar-se em toda a UE aos veículos em causa, em consonância com a isenção proposta para os limitadores de velocidade. A limitação da isenção ao transporte nacional de mercadorias garante que as operações transfronteiras e a cabotagem continuam sujeitas às regras relativas ao tempo de condução e ao período de repouso, incluindo a instalação e utilização de um tacógrafo.

Alteração 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 3 – n.º 1 – alínea i-A (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A) é inserida a seguinte alínea i-A):
	i-A) Veículos elétricos a bateria afetos ao transporte nacional de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;

Or. en

Justificação

A fim de acelerar a implantação de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões para o transporte de mercadorias e evitar uma maior fragmentação desnecessária do

mercado interno da UE, a isenção do tacógrafo deve ser aplicada à escala da UE para os veículos em causa, em conformidade com a isenção proposta para os limitadores de velocidade. A limitação da isenção ao transporte nacional de mercadorias assegurará que o transporte transfronteiras e a cabotagem continuem a ser efetuados em conformidade com as regras em matéria de tempos de condução e períodos de repouso, bem como exigindo a instalação e utilização de um tacógrafo.

Alteração 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – parágrafo 1 – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2) É aditada a seguinte alínea s):	***Suprimido***
«	
s) Autocaravanas, conforme definidas no anexo I, parte A, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para transporte não comercial.	
»	

Or. en

Alteração 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 13 – parágrafo 1 – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
s) Autocaravanas, conforme definidas no anexo I, parte A, ponto 5.1,	***Suprimido***

do Regulamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para transporte não comercial.

Or. en

Justificação

Isenção das disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários para as autocaravanas não utilizadas para fins comerciais

Alteração 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 3 – n.º 1 – alínea i-A (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao artigo 3.º é aditado a seguinte alínea:
	i-A) Autocaravanas, conforme definidas no anexo I, parte A, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para transporte não comercial e com massa máxima autorizada superior a 7,5 toneladas.

Or. en

Alteração 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 1 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (CE) n.º 561/2006
Artigo 3 – n.º 1 – alínea i-A (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao artigo 3.º é aditado a seguinte alínea:
	i-A) Autocaravanas, conforme definidas no anexo I, parte A, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para transporte não comercial.

Or. en

Justificação

Isenção das disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários para as autocaravanas não utilizadas para fins comerciais

Alteração 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. ***Até [Serviço das Publicações: inserir data correspondente ao último dia do 18.º mês seguinte à entrada em vigor do presente regulamento],*** a Comissão ***adota*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional. ***Essa legislação delegada deve especificar, pelo menos:***

a) Normas de interoperabilidade;

b) Requisitos do código da rede para a conversão bidirecional de potência a bordo.

Estes requisitos técnicos devem assegurar o cumprimento da Diretiva (UE) 2018/2001, do Regulamento (UE) 2023/1542 e do Regulamento (UE) 2023/2854.

O mais tardar cinco anos após a entrada em vigor dos atos delegados a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão avalia as melhorias tecnológicas das funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional e, se for caso disso, atualiza os atos delegados pertinentes ou apresenta uma proposta legislativa para alterar o presente regulamento.

Or. en

Alteração 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos ***delegados***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento***, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar*** funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. A Comissão fica habilitada a adotar atos ***de execução***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo***, se for caso disso,*** requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) ***necessários para assegurar a interoperabilidade*** com a infraestrutura de carregamento ***e, se for caso disso, a***

compatibilidade com as funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional***, sem prejuízo das regras da União e nacionais em matéria de ligação à rede, funcionamento do sistema e regulamentação do mercado da eletricidade***.

Caso os requisitos de conformidade se baseiem em normas técnicas harmonizadas, parcial ou totalmente, os atos delegados devem definir a metodologia de verificação da conformidade.

Or. en

Justificação

A conformidade dos códigos de rede para a comunicação de veículos exclusivamente elétricos (PEV) e veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEC) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de suportar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional deve ser verificada a nível da UE durante a homologação do veículo.

Alteração 125
Kateřina Konečná

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos ***delegados***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos ***no que diz respeito*** à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. A Comissão fica habilitada a adotar ***atos de execução***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo***, se for caso disso,*** requisitos técnicos ***relativos*** à interface de comunicação e *hardware****, no que respeita à conformidade dos códigos de rede harmonizados da UE para a ligação à rede dos novos modelos*** dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede

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

Caso os requisitos de conformidade se baseiem em normas técnicas harmonizadas, parcial ou totalmente, os atos delegados devem definir a metodologia de verificação da conformidade.

Or. en

Alteração 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos ***delegados***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos ***no que diz respeito*** à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. A Comissão fica habilitada a adotar ***atos de execução***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo***, se for caso disso,*** requisitos técnicos ***relativos*** à interface de comunicação e *hardware****, no que respeita à conformidade dos códigos de rede harmonizados da UE para a ligação à rede dos novos modelos*** dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional. ***Caso os requisitos de conformidade se baseiem em normas técnicas harmonizadas, parcial ou totalmente, os atos delegados devem definir a metodologia de verificação da conformidade.***

Or. en

Justificação

O Regulamento AFIR já assegura indiretamente a comunicação e a interoperabilidade física entre os PEV, os OVC-HEV, as infraestruturas de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de apoio ao carregamento inteligente e bidirecional. O elemento em falta é a certificação de códigos de rede a nível da UE. A verificação da conformidade durante a homologação do veículo asseguraria indiretamente a compatibilidade com a norma ISO 15118-20, apoiaria a preparação do veículo para a rede e evitaria a duplicação regulamentar, continuando simultaneamente a ser tecnicamente viável para os fabricantes.

Alteração 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos ***delegados***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos ***no que diz respeito*** à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. A Comissão fica habilitada a adotar ***atos de execução***, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo***, se for caso disso,*** requisitos técnicos ***relativos*** à interface de comunicação e *hardware****, no que respeita à conformidade dos códigos de rede harmonizados da UE para a ligação à rede dos novos modelos*** dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional. ***Caso os requisitos de conformidade se baseiem em normas técnicas harmonizadas, parcial ou totalmente, os atos de execução devem definir a metodologia de verificação da conformidade.***

Or. en

Justificação

A comunicação e a interligação entre veículos exclusivamente elétricos (PEV), veículos híbridos recarregáveis (OVC-HEV), infraestruturas de carregamento, a rede elétrica e os sistemas elétricos fixos já são indiretamente abrangidas pelo AFIR. A ligação em falta é a certificação de códigos de rede a nível da UE, e não os requisitos nacionais, a fim de assegurar a interoperabilidade e a preparação do veículo para a rede. A verificação da conformidade durante a homologação apoiaria a compatibilidade com a norma ISO 15118-20, evitando simultaneamente a duplicação regulamentar.

Alteração 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. ***Até 31 de dezembro de 2027,*** a Comissão ***adota*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional. ***O ato delegado deve também definir uma designação de preparado para a interoperabilidade de veículo para a rede a incluir no certificado de conformidade de novos modelos de veículos exclusivamente elétricos que cumpram esses requisitos, bem como a metodologia de verificação da conformidade baseada, se for caso disso, em normas técnicas harmonizadas.***

Or. en

Alteração 129
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão ***fica habilitada a adotar*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. ***Até 31 de dezembro de 2027,*** a Comissão ***adota*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional. ***Os atos delegados especificam, no mínimo, os seguintes requisitos:*** ***a) Normas de interoperabilidade;*** ***b) Um conjunto de requisitos de códigos de rede para a conversão bidirecional de energia a bordo do veículo elétrico, tanto de corrente alternada como de corrente contínua, e de corrente contínua para corrente alternada;*** ***c) a integração de uma tecnologia de carregamento a bordo capaz de efetuar estas conversões de potência.***

Or. en

Alteração 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento***, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento*** inteligente ***e*** bidirecional.	4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento***. Esses requisitos devem limitar-se ao carregamento*** inteligente ***unidirecional. Qualquer participação em serviços de transferência de energia de veículo para a rede ou*** bidirecional ***deve continuar a ser voluntária e exigir o consentimento explícito e revogável do proprietário do veículo. Os requisitos técnicos estabelecidos no presente número não obrigam a capacidades bidirecionais***.

Or. en

Justificação

A imposição de capacidades bidirecionais obriga os proprietários de veículos a subsidiar os custos de equilíbrio da rede através da degradação da sua propriedade privada. A a preparação do veículo para a rede não é proibida e os proprietários que dão o seu consentimento podem participar, mas um quadro de atos delegados para os requisitos técnicos obrigatórios serviria inevitavelmente de base jurídica para uma participação obrigatória através de condições de acesso à infraestrutura. A bateria de um veículo privado não é um ativo de rede público. Por conseguinte, a capacitação deve dizer respeito apenas ao carregamento inteligente unidirecional.

Alteração 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão ***fica habilitada a***	4. ***Até 31 de dezembro de 2027,*** a

adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

Comissão ***adota*** atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional***, incluindo, nomeadamente, os seguintes requisitos: normas de interoperabilidade, um conjunto de requisitos de códigos de rede para a conversão bidirecional de energia a bordo do veículo elétrico, tanto de corrente alternada como de corrente contínua, e de corrente contínua para corrente alternada, e a integração de uma tecnologia de carregamento a bordo capaz de efetuar estas conversões de potência***.

Or. en

Alteração 132
Henrik Dahl

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de	4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional**,**

carregamento inteligente e bidirecional**.**	***assegurando simultaneamente a interoperabilidade entre veículos, infraestruturas de carregamento, redes elétricas e intervenientes no mercado pertinentes, incluindo operadores de pontos de carregamento, prestadores de serviços de mobilidade e agregadores;***

Or. en

Alteração 133
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional. ***Esses requisitos devem limitar-se à ligação física e ao protocolo de comunicação e basear-se nas normas de tarifação já aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/1804.***

Or. en

Alteração 134
Jana Nagyová

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1

Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos ***no que diz respeito*** à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.»	4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo***, se for caso disso,*** requisitos técnicos ***relativos*** à interface de comunicação e *hardware****, no que respeita à conformidade dos códigos de rede harmonizados da UE para a ligação à rede dos novos modelos*** dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

Or. en

Justificação

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Alteração 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 49.º

Texto em vigor	*Alteração*
Artigo 49.º	***1-A) É suprimido o artigo 49.º.***
Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos de fim de série	
1. Dentro dos limites estabelecidos no anexo V, parte B, e durante um período limitado especificado no n.º 2, os Estados-Membros podem matricular e autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de veículos conformes com um modelo de veículo cuja homologação UE tenha deixado de ser válida.	
O primeiro parágrafo só é aplicável a veículos no território da União, abrangidos por uma homologação UE válida no momento da sua produção, que não tenham sido matriculados nem tenham entrado em circulação antes de essa homologação UE ter caducado.	
2. O n.º 1 só é aplicável, no caso dos veículos completos, durante um período de 12 meses a contar da data em que a homologação UE tenha caducado, e, no caso dos veículos completados, durante um período de 18 meses a contar da mesma data.	
3. O fabricante que pretenda beneficiar do n.º 1 apresenta um pedido à entidade competente de cada Estado-Membro envolvido na matrícula ou na entrada em circulação dos veículos em causa. O pedido especifica as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos técnicos.	
No prazo de três meses a contar da receção desse pedido, os Estados-Membros em causa decidem se autorizam a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos em causa no seu território e, caso a autorizem, o número de veículos abrangidos.	

4. Os Estados-Membros aplicam as medidas adequadas para garantir que o número de veículos a matricular ou a pôr em circulação no âmbito do procedimento previsto no presente artigo seja efetivamente controlado.

Or. en

(32018R0858)

Justificação

A fim de eliminar a fragmentação do mercado e os encargos administrativos decorrentes dos procedimentos nacionais não harmonizados de isenção de fim de série, como os diferentes mecanismos de quotas ou datas-limite, o quadro de registo deve ser simplificado. Os procedimentos atuais criam burocracia desnecessária tanto para a indústria como para as autoridades nacionais competentes. Por conseguinte, se a data de produção de um veículo preceder a aplicação de um novo requisito legal, o seu certificado de conformidade deve permanecer válido, eliminando assim a necessidade de procedimentos onerosos de isenção em fim de série.

Alteração 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 49.º

Texto em vigor	*Alteração*
Artigo 49.º	***1-A) É suprimido o artigo 49.º.***
Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos de fim de série	
1. Dentro dos limites estabelecidos no anexo V, parte B, e durante um período limitado especificado no n.º 2, os Estados-Membros podem matricular e autorizar a disponibilização no mercado ou a entrada em circulação de veículos conformes com um modelo de veículo cuja homologação UE tenha deixado de ser válida.	

O primeiro parágrafo só é aplicável a veículos no território da União, abrangidos por uma homologação UE válida no momento da sua produção, que não tenham sido matriculados nem tenham entrado em circulação antes de essa homologação UE ter caducado.

2. O n.º 1 só é aplicável, no caso dos veículos completos, durante um período de 12 meses a contar da data em que a homologação UE tenha caducado, e, no caso dos veículos completados, durante um período de 18 meses a contar da mesma data.

3. O fabricante que pretenda beneficiar do n.º 1 apresenta um pedido à entidade competente de cada Estado-Membro envolvido na matrícula ou na entrada em circulação dos veículos em causa. O pedido especifica as razões técnicas ou económicas que impedem a conformidade dos veículos com os novos requisitos técnicos.

No prazo de três meses a contar da receção desse pedido, os Estados-Membros em causa decidem se autorizam a matrícula ou a entrada em circulação dos veículos em causa no seu território e, caso a autorizem, o número de veículos abrangidos.

4. Os Estados-Membros aplicam as medidas adequadas para garantir que o número de veículos a matricular ou a pôr em circulação no âmbito do procedimento previsto no presente artigo seja efetivamente controlado.

Or. en

(32018R0858)

Justificação

As atuais regras de fim de série exigem que os fabricantes ou proprietários solicitem isenções quando os veículos não são matriculados antes de os novos requisitos regulamentares entrarem em vigor. Uma vez que os procedimentos variam entre os Estados-Membros, tal cria encargos administrativos desnecessários e insegurança jurídica sem proporcionar

benefícios claros. Uma vez que o armazenamento de veículos é dispendioso, não há qualquer incentivo para os armazenar. Por conseguinte, um certificado de conformidade válido deve permanecer válido se o veículo tiver sido fabricado antes da aplicação das novas regras.

Alteração 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 48.º

Texto em vigor	*Alteração*
	1-A) O artigo 48.º é alterado do seguinte modo:
Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos***, com exceção de veículos de fim de série***	Disponibilização no mercado, matrícula ou entrada em circulação de veículos
1. Sem prejuízo dos artigos 51.º, 52.º e 53.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação se estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos dos artigos 36.º e 37.º.	1. Sem prejuízo dos artigos 51.º, 52.º e 53.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação se estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos dos artigos 36.º e 37.º ***na data de fabrico***.
A matrícula e a entrada em circulação de veículos incompletos podem ser recusadas enquanto esses veículos permanecerem incompletos. ***A matrícula e a entrada em circulação de veículos incompletos não podem ser utilizadas para contornar a aplicação do artigo 49.º.***	***A matrícula e a entrada em circulação de veículos incompletos podem ser recusadas enquanto esses veículos permanecerem incompletos.***
2. O número de veículos produzidos em pequenas séries disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação no mesmo ano não pode ultrapassar os limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo V.	2. O número de veículos produzidos em pequenas séries disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação no mesmo ano não pode ultrapassar os limites quantitativos anuais estabelecidos no anexo V.

Or. en

Justificação

As atuais regras de fim de série exigem que os fabricantes ou proprietários solicitem isenções quando os veículos não são matriculados antes de os novos requisitos regulamentares entrarem em vigor. Uma vez que os procedimentos variam entre os Estados-Membros, tal cria encargos administrativos desnecessários e insegurança jurídica sem proporcionar benefícios claros. Uma vez que o armazenamento de veículos é dispendioso, não há qualquer incentivo para os armazenar. Por conseguinte, um certificado de conformidade válido deve permanecer válido se o veículo tiver sido fabricado antes da aplicação das novas regras.

Alteração 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 48 – n.º 1

Texto em vigor	*Alteração*
	O artigo 48.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:
1. Sem prejuízo dos artigos 51.º, 52.º e 53.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação se estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos dos artigos 36.º e 37.º.	«1. Sem prejuízo dos artigos 51.º, 52.º e 53.º, os veículos para os quais é obrigatória a homologação de veículo completo, ou para os quais o fabricante obteve essa homologação, só podem ser disponibilizados no mercado, matriculados ou postos em circulação se estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido emitido nos termos dos artigos 36.º e 37.º ***na data de fabrico***.
	»

Or. en

(02018R0858-20240701)

Justificação

A fim de eliminar a fragmentação do mercado e os encargos administrativos decorrentes dos procedimentos nacionais não harmonizados de isenção de fim de série, como os diferentes mecanismos de quotas ou datas-limite, o quadro de registo deve ser simplificado. Os procedimentos atuais criam burocracia desnecessária tanto para a indústria como para as autoridades nacionais competentes. Por conseguinte, se a data de produção de um veículo preceder a aplicação de um novo requisito legal, o seu certificado de conformidade deve

permanecer válido, eliminando assim a necessidade de procedimentos onerosos de isenção em fim de série.

Alteração 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 29 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A) Ao artigo 29.º, é aditado o seguinte número:
	3-A. A homologação UE é concedida a um veículo a motor que esteja conforme com os dados contidos no dossiê de fabrico referido no artigo 24.º, e que cumpra os requisitos técnicos previstos nos atos regulamentares aplicáveis enumerados no anexo II. Até 1 de janeiro de 2036, os modelos de veículos novos e existentes devem cumprir os requisitos de homologação previstos no presente regulamento, conforme estabelecido no anexo II. Os aditamentos às disposições do anexo II aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2026 ou posteriormente não são obrigatórios para a homologação de veículos completos.

Or. en

Alteração 140
Henrik Dahl

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A) Ao artigo 5.º é aditado o seguinte n.º 4-A:
	4-A. Os requisitos técnicos adotados nos termos do n.º 1 devem ser aplicados de forma proporcionada e tecnologicamente neutra e não podem impor custos desnecessários aos operadores económicos, aos consumidores ou às autoridades públicas;

Or. en

Alteração 141
Henrik Dahl

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-B (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5.° – n.º 4-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-B) Ao artigo 5.º, é aditado o seguinte número 4-B:
	4-B. Os requisitos técnicos nos termos do n.º 1 devem basear-se em normas europeias ou internacionais abertas, harmonizadas e não exclusivas e devem permanecer coerentes com os requisitos técnicos aplicáveis à infraestrutura de carregamento nos termos do Regulamento (UE) 2023/1804 e dos atos delegados conexos;

Or. en

Alteração 142
Henrik Dahl

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

Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-C) Ao artigo 5.º, é aditado o seguinte número 4-C:
	4-C. Os requisitos técnicos adotados nos termos do n.º 1 não podem tornar a capacidade do veículo para a rede ou os componentes técnicos específicos obrigatórios para o equipamento de carregamento privado se essa funcionalidade implicar custos adicionais desproporcionados ou não for razoavelmente aplicável no contexto da instalação em causa;

Or. en

Alteração 143
Henrik Dahl

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1-D (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 5 – n.º 4-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-D) Ao artigo 5.º, é aditado o seguinte número 4-D:
	4-D. Os requisitos técnicos adotados nos termos do n.º 1 devem assegurar que terceiros autorizados tenham acesso equitativo e não discriminatório aos dados e sinais de controlo necessários para a prestação de serviços de carregamento inteligente e bidirecional, sob reserva do consentimento do utilizador e do direito aplicável da União;

Or. en

Alteração 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposta de regulamento
Artigo 2 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 41 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao artigo 41.º, é aditado o seguinte número:
	5-A. Em derrogação do disposto no presente n.º 1, um fabricante pode solicitar à entidade homologadora de um Estado-Membro uma homologação UE intermédia para um modelo de veículo totalmente automatizado da categoria M ou N produzido em pequenas séries, destinado à pré-implantação comercial num domínio de conceção operacional definido, para efeitos de validação contínua em condições reais do sistema de condução automatizada. Essa aprovação está sujeita a limites quantitativos anuais, condições operacionais, obrigações de monitorização durante a utilização e um período de validade máximo de três anos, renovável por períodos sucessivos de igual duração, desde que as mesmas obrigações continuem a ser cumpridas. Uma homologação intermédia concedida nos termos do presente número deve ser reconhecida e considerada válida em todo o território da União, dentro dos limites do domínio de conceção operacional especificado no certificado de aprovação.
	Até [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a seis meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que estabeleçam os requisitos técnicos aplicáveis, os limites quantitativos, as condições operacionais, os requisitos de comunicação de informações e as condições em que os dados operacionais recolhidos durante o período de

homologação intermédio podem ser utilizados como prova de validação em apoio de um pedido de homologação UE de veículo completo, e altera os anexos do presente regulamento em conformidade. Essas condições, limites e taxas conexas devem ter devidamente em conta a dimensão das empresas, assegurando que as PME e as empresas inovadoras em fase de arranque possam beneficiar plenamente desse procedimento.

Or. en

(32018R0858)

Alteração 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 1-B (novo)
Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 43-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	É inserido o seguinte artigo 43.º-A:
	Artigo 43.º-A
	Reconhecimento mútuo das autorizações nacionais para o ensaio e a implantação de veículos automatizados
	1. Qualquer autorização nacional concedida por um Estado-Membro para o ensaio ou a implantação comercial de veículos automatizados e totalmente automatizados na via pública deve ser reconhecida como válida em todo o território da União, dentro dos limites do domínio de conceção operacional especificado nessa autorização.
	2. Caso dois ou mais Estados-Membros tenham criado um banco de ensaio transfronteiriço para sistemas de condução automatizada, as autorizações de ensaio concedidas por um Estado-Membro participante dentro do

âmbito geográfico desse banco de ensaio são automaticamente reconhecidas pelos outros Estados-Membros participantes, desde que os veículos cumpram os requisitos aplicáveis da União.

3. Os Estados-Membros só podem opor-se ao reconhecimento ao abrigo dos n.os 1 e 2 por motivos devidamente justificados relacionados com a segurança rodoviária e apenas no prazo de 30 dias úteis a contar da notificação da autorização. Se não for apresentada qualquer objeção fundamentada dentro desse prazo, a autorização é considerada reconhecida e válida em todo o território da União.

4. Até [Serviço das Publicações: seis meses após a entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem designar autoridades responsáveis pela homologação, reconhecimento e partilha de dados, tal como indicado no presente número.

5. Até [Serviço das Publicações: seis meses após a entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 82.º, a fim de estabelecer procedimentos harmonizados e um mecanismo à escala da União, gerido pela Comissão ou por um organismo designado da União, para aplicar as disposições do presente artigo e estabelecer a recolha e a transmissão de dados operacionais das atividades de ensaio e implantação.

Or. en

(32018R0858)

Alteração 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

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

Regulamento (UE) 2018/858
Artigo 22 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	No artigo 22.º, é inserido o seguinte n.º 6-A:
	6-A. Para efeitos da homologação em várias fases de veículos automatizados ou veículos totalmente automatizados, um fabricante pode solicitar uma homologação UE de base de um veículo incompleto como plataforma preparada para o ADS, certificando que os elementos de «hardware» do veículo cumprem os requisitos mínimos a estabelecer pela Comissão nos termos do presente número, independentemente do «software» do sistema de condução automatizada a integrar numa fase posterior. Deve ser concedida uma homologação UE de fase final que abranja a integração do sistema de condução automatizada, em conformidade com o n.º 4 e com os requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2019/2144 e do Regulamento de Execução (UE) 2022/1426.
	Uma homologação UE na fase de base concedida como plataforma preparada para o ADS nos termos do presente número não pode ser limitada a um único modelo de veículo se o fabricante ou fornecedor de tecnologia demonstrar que o mesmo ADS, constituído por uma combinação definida de «hardware» e «software», pode ser integrado em vários modelos de veículos de base que cumpram os requisitos mínimos. Nesse caso, a homologação deve identificar o ADS em causa e a gama de veículos de base a que se aplica.
	Até [Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a seis meses após a entrada em vigor do regulamento], a Comissão adota atos delegados em conformidade com o artigo 82.º, a fim de estabelecer os requisitos mínimos de

«hardware» para veículos de base preparados para ADS, incluindo requisitos relativos à cobertura dos sensores, às normas das plataformas de computação e aos níveis de redundância e integridade funcional do atuador, bem como especificações normalizadas da interface «software»/«hardware» para a integração de sistemas de condução automatizada na fase de homologação final, com vista a assegurar a interoperabilidade entre as plataformas dos veículos e o «software» do sistema de condução automatizada desenvolvido por diferentes fabricantes.

Or. en

(32018R0858)

Alteração 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo -1 (novo)
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 7 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	— Ao artigo 7.º, é aditado o seguinte número:
	«5-A. Os veículos das categorias M1 e N1 devem estar equipados com um sistema de deteção da presença de crianças capaz de detetar a presença de uma criança que permaneça no habitáculo depois de o veículo ter sido desligado ou bloqueado e de alertar atempadamente o condutor ou o utilizador do veículo e, se for caso disso, alertar ou intervir em caso de agravamento da situação.»

Or. en

(32019R2144)

Alteração 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo -1-A (novo)
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 7 – n.º 6

Texto em vigor	*Alteração*
	No artigo 7.º, o n.º 6 passa a ter a seguinte redação:
6. A Comissão adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos uniformes e às especificações técnicas para a homologação de veículos no que respeita aos requisitos previstos nos n.os 2 a ***5*** do presente artigo.	«6. A Comissão adota, por meio de atos de execução, disposições relativas aos procedimentos uniformes e às especificações técnicas para a homologação de veículos no que respeita aos requisitos previstos nos n.os 2 a ***5-A*** do presente artigo.»

Or. en

(32019R2144)

Alteração 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria N_2, com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.	5-A. Os veículos da categoria N_2, com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU. ***Esta isenção não se aplica aos veículos com carroçaria de camionetas de caixa aberta.***

	No âmbito do relatório de avaliação a que se refere o artigo 14.º, a Comissão avalia se esta isenção continua a justificar-se. Salvo decisão em contrário no âmbito da revisão a que se refere o artigo 14.º, a isenção deixa de ser aplicável a partir de 31 de dezembro de 2031.

Or. en

Alteração 150
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria N_2, com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.	5-A. Os veículos da categoria N_2, com propulsão ***exclusivamente*** a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU. ***Esta isenção não se aplica aos veículos com carroçaria de camionetas de caixa aberta.***

Or. en

Alteração 151
Daniel Buda

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria ***N_2***, com propulsão a eletricidade ***e*** com uma massa	5-A. Os veículos da categoria ***N2***, com propulsão a eletricidade***, veículos elétricos***

máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.	***puros, veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior e veículos a pilha de combustível,*** com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.

Or. ro

Justificação

É importante dispor de uma redação clara no que diz respeito ao âmbito de aplicação, utilizando termos consagrados na legislação em matéria de homologação. Assim, seria melhor evitar termos genéricos como «veículos com propulsão a eletricidade» e utilizar categorias técnicas claras.

Alteração 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria N_2, com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.	5-A. Os veículos da categoria N_2, com propulsão ***exclusivamente*** a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.

Or. en

Alteração 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria N_2, ***com propulsão a eletricidade e*** com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.	5-A. Os veículos da categoria N_2, com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.

Or. en

Justificação

Os furgões na faixa de 3,5 t a 4,25 t entram frequentemente na categoria N2 devido ao peso adicional dos sucessivos requisitos de segurança obrigatórios introduzidos nas últimas décadas, e não a um perfil de risco mais elevado, e são normalmente operados por PME e comerciantes no transporte nacional. A exigência de um limitador de velocidade apenas para veículos comerciais ligeiros não elétricos da mesma classe acrescenta custos e burocracia sem qualquer benefício em termos de segurança, uma vez que os ensaios de segurança de homologação são aplicáveis independentemente da propulsão. Uma isenção tecnologicamente neutra reflete a regra do tacógrafo e o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 89 da ONU.

Alteração 154
Volker Schnurrbusch

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria N_2, ***com propulsão a eletricidade e*** com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.	5-A. Os veículos da categoria N_2, com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.

Or. en

Alteração 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-A

Texto da Comissão	*Alteração*
5-A. Os veículos da categoria N2, com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.».	5-A. Os veículos da categoria N2 , com propulsão a eletricidade ***ou hidrogénio*** e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.».

Or. en

Alteração 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 8.º-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	É inserido um novo artigo 8.º-A:
	Requisitos de segurança para sistemas de puxadores de portas retráteis e planos
	1. Os veículos das categorias M_1 e N_1 equipados com puxadores exteriores de portas planos, retráteis ou acionados eletronicamente devem ser concebidos de modo que esses puxadores possam ser abertos em caso de escassez de energia, colisão, congelamento ou situações de

emergência, incluindo incêndio do veículo e imersão de água.

2. Esses puxadores devem incluir um sistema mecânico de neutralização, independente da alimentação elétrica e que permita a abertura manual interior e exterior.

3. A Comissão fica habilitada a adotar um ato delegado a fim de estabelecer regras pormenorizadas e requisitos técnicos para a segurança desses puxadores.

Or. en

(32019R2144)

Alteração 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 14 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao artigo 14.º do Regulamento (UE) 2019/2144 é aditado o seguinte parágrafo:
	«Além disso, a Comissão avalia a possibilidade prevista no artigo 9.º, n.º 5-A, de os veículos da categoria N2 movidos a eletricidade, com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, não estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade em termos de potenciais riscos para a segurança e de melhorias na densidade de energia das baterias que possam apoiar a revisão em baixa do valor de 4,25 toneladas. Se a avaliação apoiar essa revisão, deve limitar-se a novas produções a partir de uma determinada data e a Comissão apresenta uma proposta legislativa em conformidade.»

Or. en

(32019R2144)

Justificação

Não foi realizada qualquer avaliação de impacto no âmbito da presente proposta legislativa, pelo que deve ser realizada uma avaliação adequada no âmbito do reexame do Regulamento (CE) n.º 2019/2144.

Alteração 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 9 – n.º 5-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao artigo 9.º do Regulamento (UE) 2019/2144 é aditado o seguinte n.º 5-B:
	5-B. Até 31 de dezembro de 2029, a Comissão adota um ato delegado, tal como referido no artigo 15.º, n.º 2, alínea a), relativo ao nível dos limites de emissão dos travões para os veículos das categorias M2, N2, M3 e N3 estabelecidos no quadro 8 do anexo I.

Or. en

(32019R2144)

Justificação

Estas alterações dizem respeito aos limites de emissões dos travões para os veículos pesados e ligeiros. Uma vez que um objetivo de redução de 90 % das emissões de CO_2 permite que os veículos híbridos e de combustão interna permaneçam disponíveis após 2035, os limites de emissões de partículas dos travões propostos devem ser revistos para ter em conta várias tecnologias do grupo motopropulsor e não apenas os veículos elétricos recarregáveis. Além disso, os futuros limites para os veículos pesados devem equilibrar os impactos da condução urbana e suburbana com o rápido aumento das frotas eletrificadas numa base custo-benefício, em consonância com o reexame do Regulamento (UE) 2024/1257.

Alteração 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Proposta de regulamento
Artigo 3 – parágrafo 1-A (novo)
Regulamento (UE) 2019/2144
Artigo 6 – n.º 1 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Ao artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2019/2144 é aditado a seguinte alínea:
	«g-A) Sistema de interrupção do carregamento a bordo dos veículos elétricos, em conformidade com as especificações técnicas adotadas nos termos do artigo 12.º.»

Or. en

(32019R2144)

Justificação

Os pontos de carregamento estão frequentemente localizados em zonas remotas ou isoladas, onde os ocupantes podem enfrentar situações em que não é possível sair do veículo em segurança para interromper uma sessão de carregamento. Um mecanismo normalizado a bordo do veículo que permita ao condutor interromper o carregamento a qualquer momento colmata esta lacuna de segurança. As especificações técnicas, incluindo os requisitos de interface e interoperabilidade com as normas de carregamento existentes, são definidas pela Comissão por meio de um ato delegado nos termos do artigo 12.º, assegurando o alinhamento com as normas pertinentes.

Alteração 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 50-A (novo)

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 3.º é inserido o seguinte

	ponto 50-A:
	50-A) "Veículo movido exclusivamente a combustíveis elegíveis" (VEEF), um automóvel de passageiros ou um veículo comercial ligeiro movido exclusivamente a combustíveis elegíveis ao longo do seu ciclo de vida;

Or. en

(32024R1257)

Justificação

A introdução de uma categoria para os VEEF que funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis garante a neutralidade tecnológica e condições de concorrência equitativas com os veículos elétricos a bateria.

Alteração 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 50-C (novo)

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 3.º é inserido o seguinte ponto 50-C:
	50-C) "Sistema de persuasão de combustível", um sistema concebido para impedir que um veículo que funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis utilize combustíveis que não sejam combustíveis elegíveis;

Or. en

(32024R1257)

Justificação

No caso de um veículo com combustíveis não elegíveis, é necessário um sistema de persuasão. O sistema de persuasão do combustível deve ser concebido para, na última fase, desativar o veículo caso tenham sido introduzidos combustíveis fósseis, mas apenas após um

sistema de aviso flexível e crescente ter alertado o condutor para a situação.

Alteração 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 50-B (novo)

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 3.º, parágrafo 2, é inserido o seguinte ponto 50-B:
	50-B) "Combustíveis elegíveis", todos os combustíveis definidos pela Diretiva (UE) 2018/2001 sobre as energias renováveis que cumprem os critérios de sustentabilidade enunciados nessa diretiva.

Or. en

(32024R1257)

Justificação

Esta abordagem garante a coerência jurídica em toda a legislação da UE.

Alteração 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 50-C (novo)

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 3.º, parágrafo 2, é inserido o seguinte ponto 50-C:
	50-C) "Monitor de abastecimento", um dispositivo concebido para verificar se um veículo que funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis é abastecido

	exclusivamente com combustíveis elegíveis;

Or. en

(32024R1257)

Justificação

Para poder verificar se um veículo funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis, é necessário um «monitor do abastecimento» para provar que o respetivo veículo é abastecido exclusivamente com esses combustíveis elegíveis.

Alteração 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 4 – n.º 5

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 4.º, o n.º 5 passa a ter a seguinte redação:
«5. Os fabricantes não podem conceber, construir nem montar veículos com dispositivos manipuladores ou estratégias manipuladoras.	«5. Os fabricantes não podem conceber, construir nem montar veículos com dispositivos manipuladores ou estratégias manipuladoras. ***Se um dispositivo ou uma estratégia tiverem sido aprovados pela entidade homologadora em conformidade com o presente regulamento e com o ato de execução referido no artigo 14.º, n.º 3, alíneas a) a c), e no artigo 14.º, n.º 4, alíneas s) e u), do mesmo regulamento, incluindo a respetiva documentação pertinente, esse dispositivo ou estratégia não constitui um dispositivo manipulador ou uma estratégia manipuladora nos termos do artigo 13.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2018/858.»***

Or. en

(32024R1257)

Justificação

Estas alterações visam introduzir uma moratória de cinco anos sobre a aplicação da norma Euro 7 para os veículos pesados. O objetivo é permitir que os fabricantes concentrem os investimentos na descarbonização dos transportes pesados de mercadorias e de passageiros, em consonância com as metas da UE em matéria de clima e de CO_2, assegurando simultaneamente que a Comissão continua a preparar os atos de execução necessários para proporcionar à indústria segurança jurídica e um prazo de execução adequado.

Alteração 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) n.º 2024/1257
Artigo 4 – n.º 4 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	-1) No artigo 4.º, é inserido o seguinte n.º 1-A:
	«1-A. Relativamente aos veículos pesados e, se for caso disso, às máquinas móveis não rodoviárias, os requisitos estabelecidos no presente número aplicam-se cumulativamente e asseguram o cumprimento dos limites de emissão e a disponibilidade operacional ininterrupta de veículos e máquinas em todas as condições de funcionamento normais e razoavelmente previsíveis em toda a União. Os fabricantes concebem, calibram e monitorizam os sistemas de controlo das emissões com base em reagentes, incluindo sistemas de redução catalítica seletiva, de modo que esses sistemas mantenham plena capacidade funcional em todos os casos de utilização operacional típicos da logística dos transportes, da construção, da exploração mineira, da silvicultura, da agricultura, da gestão de resíduos e de outras aplicações industriais e de serviços contínuas ou de elevada utilização.
	Se as condições, incluindo as que conduzem à cristalização ou congelação do reagente, prejudicarem ou forem suscetíveis de prejudicar o desempenho do

sistema, aplicam-se os seguintes requisitos:

a) Os sistemas de controlo das emissões devem ser modificados, adaptados ou apoiados por soluções técnicas alternativas, incluindo a utilização de reagentes alternativos, sem demora;

b) O desempenho equivalente em matéria de emissões deve ser demonstrado e mantido permanentemente em todas as condições de ensaio e de funcionamento em condições reais aplicáveis;

c) Não pode ocorrer qualquer redução da disponibilidade operacional que exceda os limites necessários para manter o cumprimento dos limites de emissão; e

d) O cumprimento dos limites de emissão aplicáveis não pode ser suspenso, interrompido ou reduzido em quaisquer condições de funcionamento abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.»

Or. en

Alteração 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 4 – n.º 2

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 4.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão fixados no anexo I, nas condições previstas no anexo III, e respeitando os valores declarados no certificado de conformidade e no dossiê de	Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão fixados no anexo I, nas condições previstas no anexo III, e***, se for caso disso,*** respeitando os valores ***RDE máximos*** declarados no certificado de

homologação para o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».	conformidade e no dossiê de homologação para o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7». **»**

Or. en

(32024R1257)

Justificação

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Alteração 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	-1) É inserido o seguinte artigo 4.º-A:
	«Artigo 4.º-A
	Requisitos e disposições específicos aplicáveis aos veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF)
	1. Os veículos homologados como veículos movidos exclusivamente a combustíveis elegíveis (VEEF) cumprem, além dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e nos atos delegados e de execução adotados nos termos do mesmo, os requisitos

estabelecidos no presente artigo. As emissões específicas de CO_2 de um VEEF são de 0 g de CO_2/km. Este valor deve ser registado no certificado de conformidade emitido nos termos do artigo 36.º do Regulamento (UE) 2018/858 e é aplicável para efeitos do Regulamento (UE) 2019/631. A medição das emissões específicas de CO_2 não pode, a medição do consumo de combustível em L/100 km deve ser exigida no processo de homologação, na verificação da conformidade da produção ou nos ensaios da conformidade em circulação.

2. Um VEEF deve estar equipado com um monitor de alimentação de combustível e um sistema de persuasão de combustível. Esses sistemas devem ser concebidos, construídos e instalados de modo a assegurar a proteção contra a manipulação não autorizada. A entrada de combustível deve ser marcada de forma adequada, indicando que o motor está a funcionar exclusivamente com combustíveis elegíveis.

3. O monitor de abastecimento deve ser capaz de identificar, durante o funcionamento do veículo e em cada evento de abastecimento, se o veículo funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis. Em especial, deve ser capaz de detetar a utilização de combustíveis ou misturas de combustíveis que não sejam considerados combustíveis elegíveis através de um método de rastreio tecnicamente adequado e a sua combinação. Esse método pode incluir os seguintes métodos, baseados nas seguintes abordagens ou em qualquer outro método de rastreio tecnicamente adequado:

a) Um sistema digital de rastreabilidade extremo a extremo para os combustíveis elegíveis em toda a cadeia de abastecimento de combustível, incluindo a utilização de registos digitais autenticados e um procedimento de tomada de contacto digital que ligue o evento de

abastecimento ao veículo específico e ao ponto de abastecimento;

b) Deteção a bordo da utilização de combustíveis não elegíveis através do processamento de sinais e funções existentes do veículo, incluindo sinais gerados pelas unidades de controlo do veículo e sistemas de sensores associados;

c) Identificação a bordo da composição do combustível por deteção molecular, espetroscópica ou analítica comparável, que permita verificar diretamente se o combustível utilizado pode ser considerado um combustível elegível;

d) Comunicação bidirecional segura entre o veículo e o equipamento de abastecimento de combustível, incluindo verificações de autenticação e integridade do evento de abastecimento e, se for caso disso, medidas técnicas para permitir o abastecimento com combustíveis elegíveis e evitar o abastecimento com combustíveis não elegíveis;

e) Um sistema de afetação de balanços de massas, em que as quantidades de combustíveis elegíveis colocadas no mercado são comprovadas por registos verificáveis e afetadas à utilização de veículos específicos em quantidades correspondentes ao seu consumo imputável; bem como uma abordagem de equilíbrio baseada em provas digitais, em que a utilização de combustível imputável a um veículo é rastreada e conciliada com a prova digital (incluindo certificados ou registos equivalentes) sem exigir um procedimento de tomada de contacto do evento de abastecimento com o ponto de abastecimento; Se o monitor de alimentação de combustível identificar que um VEEF não funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis, o sistema de persuasão de abastecimento deve ser ativado automaticamente.

4. O sistema de persuasão de combustível deve avisar o condutor caso um VEEF

não funcione com combustíveis elegíveis e deve impedir, na sequência de um sistema de aviso crescente, que o veículo continue a funcionar. Tal pode ser conseguido, nomeadamente, impedindo finalmente o novo arranque do veículo.

5. Em derrogação do n.º 4, o sistema de persuasão de combustível pode, em circunstâncias excecionais, permitir ao condutor uma derivação limitada à distância, se essa derivação for necessária para evitar uma restrição desproporcionada da mobilidade, em especial:

a) Em regiões da União onde não exista uma opção de abastecimento de combustível razoavelmente acessível com combustíveis elegíveis num raio de 100 quilómetros; ou

b) Se o veículo for explorado fora do território da União. A derivação a que se refere o primeiro parágrafo deve limitar-se ao estritamente necessário e não pode permitir que o veículo funcione de forma permanente ou para além do limite de distância sem combustíveis elegíveis.

6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação UE ao monitor de alimentação de combustível e/ou ao sistema de persuasão de combustível, desde que tenha sido demonstrada a conformidade com o presente artigo. Essa homologação não constitui, por si só, uma homologação de um modelo de veículo enquanto VEEF e não prejudica quaisquer requisitos adicionais aplicáveis à homologação de veículos enquanto VEEF. Os Estados-Membros notificam a Comissão de todas as homologações concedidas ao monitor de alimentação de combustível e/ou ao sistema de persuasão de combustível nos termos do presente número no prazo de 30 dias a contar da data de emissão. A notificação deve incluir um resumo neutro das

especificações técnicas do monitor de alimentação de combustível e/ou do sistema de persuasão de combustível aprovados. A Comissão adota atos de execução que especifiquem os requisitos técnicos e processuais pormenorizados para a homologação de monitores e/ou sistemas de persuasão do combustível.

7. A Comissão adota atos de execução que estabelecem procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação de VEEF no que respeita aos requisitos estabelecidos no presente artigo, incluindo os requisitos relativos à proteção contra intervenções abusivas, aos ensaios e à aplicação da derrogação nos termos do n.º 5. Tal inclui as alterações necessárias aos anexos I, II, IX e XIV do Regulamento de Execução (UE) 2025/1706 da Comissão e ao anexo I do Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão.

Or. en

(32024R1257)

Justificação

O artigo 4.º-A estabelece a base jurídica para uma nova categoria de veículos, «veículos exclusivamente abastecidos com combustíveis elegíveis» (VEEF). O n.º 3 do artigo proposto define um conjunto de metodologias de monitorização elegíveis. Os n.os 4 e 5 introduzem conceitos de incentivo que asseguram o cumprimento de forma proporcionada e convivial. O n.º 6 permite que os Estados-Membros aprovem metodologias de monitorização adicionais que possam ser desenvolvidas no futuro. O n.º 7 habilita a Comissão a adotar os atos de execução e delegados necessários para operacionalizar o conceito de VEEF.

Alteração 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 7 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	-1) Ao artigo 7.º é aditado o seguinte

n.º 1-A:

«1-A. Os fabricantes devem garantir que qualquer sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes mantém a sua função de controlo das emissões em todas as condições ambientes, especialmente a baixa temperatura.»

Or. en

(32024R1257)

Alteração 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 1 – ponto -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 7 – n.º 1-A (novo)

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 7.º, é aditado o seguinte n.º 1-A:
	«1-A. Para um FEEV, não é exigida a medição das emissões específicas de CO_2, ao passo que, no âmbito do processo de homologação, é exigida a medição do consumo de combustível em L/100 km. No pedido de homologação UE no que respeita às emissões, o fabricante deve indicar que o motor do veículo funciona exclusivamente com combustíveis elegíveis. O fabricante deve igualmente apresentar informações sobre o monitor de abastecimento do combustível e o sistema de persuasão de combustível, bem como sobre as medidas tomadas para proteger o monitor de alimentação de combustível e o sistema de persuasão de combustível contra qualquer manipulação não autorizada ou modificação não autorizada.»

Or. en

(32024R1257)

Justificação

O artigo 7.º estabelece as obrigações dos fabricantes em matéria de homologação de emissões. A alteração é um ajustamento técnico necessário para incluir os FEEV, bem como informações relativas ao monitor de alimentação de combustível e ao sistema de persuasão.

Alteração 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo -1 (novo)
Regulamento (UE) 2024/1257
Artigo 7 – n.º 2-A (novo)

Texto em vigor	*Alteração*
	-1) No artigo 7.º, é inserido o seguinte n.º 2-A:
	2-A. Os fabricantes devem fornecer à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que respeita à durabilidade e à ausência de taxas de anomalia anormais do sistema de injeção de reagente em condições dinâmicas em que o reagente especificado na homologação gela e degela repetidamente. Esses sistemas devem suportar os requisitos relativos ao tempo de vida previstos no quadro 1 do anexo IV.

Or. en

(32024R1257)

Justificação

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of

abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.