P9_TA(2023)0394

Homologação de veículos a motor e motores no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7)

Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 9 de novembro de 2023, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD)) [1]

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(C/2024/2856)

Alteração 1

Proposta de regulamento

Considerando -1 (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(-1) A Decisão (UE) 2022/591 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] relativa a um Programa Geral de Ação da União para 2030 em Matéria de Ambiente define como um dos seis objetivos temáticos da União para o período até 31 de dezembro de 2030 a consecução de uma poluição zero, inclusivamente em relação a substâncias químicas prejudiciais, a fim de lograr um ambiente livre de substâncias tóxicas, incluindo o ar, a água e os solos, bem como em relação à poluição luminosa e sonora, e proteger a saúde e o bem-estar das pessoas, animais e ecossistemas contra riscos e impactos negativos relacionados com o ambiente.
	[1] Decisão (UE) 2022/591 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de abril de 2022, relativa a um Programa Geral de Ação da União para 2030 em Matéria de Ambiente (JO L 114 de 12.4.2022, p. 22).

[1] O assunto foi devolvido à comissão competente para negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A9-0298/2023).

Alteração 2

Proposta de regulamento

Considerando -1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(-1-A) O Pacto Ecológico Europeu [1-A] ***é a proposta da Europa para iniciar uma transição com vista a alcançar, o mais tardar até 2050, uma economia limpa e circular com impacto neutro no clima, ao otimizar a gestão dos recursos, minimizar a poluição e reconhecer simultaneamente a necessidade de políticas profundamente transformadoras. A União está igualmente empenhada em executar a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável*** [1-B] ***e concretizar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável fixados na mesma*** [1-C] ***A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, adotada em dezembro de 2020*** [1-D]***, e o Plano de Ação para a Poluição Zero*** [1-E]***, adotado em maio de 2021, abordam especificamente os aspetos do Pacto Ecológico Europeu relacionados com a poluição dos transportes. Existem outras políticas especialmente importantes para esta iniciativa, como por exemplo a Diretiva Qualidade do Ar Ambiente (DQAA)*** [1-F]***, a Nova Estratégia Industrial para a Europa*** [1-G]***, as normas de emissões de CO_2 para os automóveis e furgões*** [1-H] ***e as metas de emissões de CO_2 para veículos pesados novos*** [1-I]***.*** ***(1-A) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Pacto Ecológico Europeu; COM(2019) 640 final*** ***(1-B) https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1?=E*** ***(1-C) https://sdgs.un.org/goals*** ***(1-D) COM(2020) 789 final*** ***(1-E) COM(2021) 400 final*** ***(1-F) Diretiva 2008/50/CE*** ***(1-G) COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final*** ***(1-H) COM(2021) 556*** ***(1-I) COM(2023) 88 final***

Alteração 3

Proposta de regulamento

Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ([43]) introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.	(1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ([43]) introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos***, bem como para os pneus de todos os veículos***.
([43]) Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).	([43]) Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

Alteração 4

Proposta de regulamento

Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(2-A) Uma transição bem-sucedida para a mobilidade com nível nulo de emissões requer uma abordagem integrada e um ambiente propício para estimular a inovação e manter a liderança tecnológica da União neste setor. Tal inclui investimentos públicos e privados em investigação e inovação, o aumento da oferta de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, a criação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento, a integração nos sistemas energéticos, bem como o fornecimento sustentável de materiais para baterias e a produção, reutilização e reciclagem sustentáveis de baterias na Europa. A transição requer uma ação coerente a nível europeu, nacional, regional e local.

Alteração 5

Proposta de regulamento

Considerando 2-B (novo)

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

Alteração 6

Proposta de regulamento

Considerando 2-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(2-C) Deve ser assegurada uma transição socialmente aceitável e justa para a mobilidade sem emissões. Afigura-se, por conseguinte, importante ter em conta os efeitos sociais da referida transição ao longo de toda a cadeia de valor do setor automóvel e abordar, de forma proativa, as implicações para o emprego. Importa desenvolver programas específicos à escala da União e a nível nacional e regional, como os planos territoriais de transição justa para regiões dependentes da produção automóvel, no âmbito do Mecanismo para uma Transição Justa, tendo em vista a requalificação, a melhoria das competências e a reafetação dos trabalhadores, bem como iniciativas no domínio do ensino e da procura de emprego levadas a cabo em comunidades e regiões afetadas negativamente, em estreito diálogo com os parceiros sociais e as autoridades competentes. No quadro dessa transição, o emprego das mulheres e a igualdade de oportunidades neste setor deverão ser reforçados.

Alteração 7

Proposta de regulamento

Considerando 4

Texto da Comissão	*Alteração*
(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6») ([44]) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI») ([45]). ***A razão para a existência de dois regulamentos foi o facto de as emissões dos veículos pesados terem sido verificadas com base em ensaios do motor, ao passo que, no caso dos veículos ligeiros, basearam-se em ensaios do veículo completo. Desde então, foram desenvolvidas metodologias que permitem ensaios de veículos ligeiros e pesados na estrada. Por conseguinte, deixou de ser necessário basear a homologação nos ensaios do motor.***	(4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6») ([44]) e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI») ([45]).
([44]) Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).	([44]) Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).
([45]) Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).	([45]) Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

Alteração 8

Proposta de regulamento

Considerando 5

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

Alteração 9

Proposta de regulamento

Considerando 7

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

Alteração 10

Proposta de regulamento

Considerando 8

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

Alteração 11

Proposta de regulamento

Considerando 10

Texto da Comissão	*Alteração*
(10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida ***médio*** dos veículos ***na União***.	(10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida dos veículos ([1-A]) ***e a sua utilização normalizada em toda a União tendo em conta as diferenças entre Estados-Membros. Isto é particularmente importante para os compradores de veículos usados, que esperam que o veículo emita o mesmo que emitia quando foi colocado no mercado pela primeira vez.***
	([1-A]) Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA), «Vehicles in Use, Europe 2022».

Alteração 12

Proposta de regulamento

Considerando 10-A (novo)

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

Alteração 13

Proposta de regulamento

Considerando 11

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

Alteração 14

Proposta de regulamento

Considerando 11-A (novo)

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

Alteração 15

Proposta de regulamento

Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve ***elaborar um relatório sobre a*** abrasão dos pneus ***até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o*** estado da arte***, a fim de propor limites de abrasão dos pneus***.	(12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve ***proceder a uma revisão antes do final de 2025 para a medição da*** abrasão dos pneus ***e definir limites de abrasão com base nos métodos do*** estado da arte, ***caso não tenham sido estabelecidas disposições uniformes relativas ao trabalho de abrasão dos pneus realizado no WP29 da ONU até meados de 2026. A Comissão deve assegurar que o trabalho do WP29 da ONU cumpre os seus objetivos de forma atempada, refletindo um elevado nível de ambição e partindo de uma base científica e técnica sólida. A revisão deve ser acompanhada de uma proposta legislativa para veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, para adoção de*** limites de abrasão dos pneus ***compatíveis com o objetivo da UE de reduzir, até 2030, os microplásticos libertados no ambiente em 30 %, e que tenham por base as taxas de abrasão do estado da arte***.

Alteração 16

Proposta de regulamento

Considerando 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU ([47]).	(14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros ***e veículos comerciais ligeiros***, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU ([47]).
([47]) Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.	([47]) Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

Alteração 17

Proposta de regulamento

Considerando 14-A (novo)

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

Alteração 18

Proposta de regulamento

Considerando 15

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

Alteração 19

Proposta de regulamento

Considerando 15-A (novo)

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

Alteração 20

Proposta de regulamento

Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem ***impõe as*** reparações de forma suficiente e atempada. Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar continuamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos.	(16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem ***alerta para a urgência das*** reparações de forma suficiente e atempada. Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar continuamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões ***dos tubos de escape*** através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos. ***A indução das medidas implícitas nesses sistemas não deve vir a pôr em causa a segurança rodoviária ou limitar a mobilidade.***

Alteração 21

Proposta de regulamento

Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) ***Os fabricantes podem optar por produzir veículos que cumpram limites de emissão mais baixos ou cuja durabilidade da bateria seja superior à exigida no presente regulamento, ou que incluam opções avançadas, como a delimitação geográfica e os controlos adaptativos. Os consumidores e as autoridades nacionais devem poder identificar esses veículos através de documentação adequada. Por conseguinte,*** deve ser disponibilizado um passaporte ambiental do veículo (EVP, sigla inglesa).	(17) Deve ser disponibilizado um passaporte ambiental ***atualizado*** do veículo (EVP, sigla inglesa) ***para fornecer aos consumidores informações atualizadas ao longo da vida útil do veículo, nomeadamente o consumo de combustível, o estado geral das baterias, os limites de emissão, os resultados das inspeções técnicas periódicas e os dados das inspeções técnicas automóveis, bem como outras informações pertinentes.***

Alteração 22

Proposta de regulamento

Considerando 18

Texto da Comissão	*Alteração*
(18) Caso a Comissão apresente uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO_2 fora do âmbito das normas relativas às emissões de CO_2 da frota, e em conformidade com o direito da União e o objetivo de neutralidade climática da União, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.	***Suprimido***

Alteração 23

Proposta de regulamento

Considerando 19

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

Alteração 24

Proposta de regulamento

Considerando 20-A (novo)

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

Alteração 25

Proposta de regulamento

Considerando 21

Texto da Comissão	*Alteração*
(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções ***e designações*** dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos ***fabricantes de*** veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO_2 destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e	(21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento ***e as completar***, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão ***em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 e o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia*** no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer ***para os*** veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO_2 destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões,

Texto da Comissão	*Alteração*
da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios ***e da hipótese mais desfavorável***, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO_2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O3, O4 sobre o CO_2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, ***xii) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas,*** xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo. ***Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[50].***	verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios ***mas estatisticamente relevantes***, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO_2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O3, O4 sobre o CO_2, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação ***e*** as emissões dos travões, v) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vi) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como vii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), viii) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, ix) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, x) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xi) os métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiii) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xiv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xv) as especificações dos combustíveis de referência, e xvi) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xvii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xviii) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo.

Alteração 26

Proposta de regulamento

Considerando 22

Texto da Comissão	*Alteração*
(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; ***introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas*** estabelecendo ***também*** limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo ***definições e*** regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M2, M3, N2 e N3. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor[51]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.	(22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; estabelecendo limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M2, M3, N2 e N3. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor[51]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

Alteração 27

Proposta de regulamento

Considerando 22-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(22-A) ***A União é parte contratante no Acordo da Comissão Económica para a Europa da Organização das Nações Unidas (UNECE), de 20 de março de 1958. Este acordo contempla a normalização de prescrições técnicas aplicáveis aos veículos com rodas, aos equipamentos que lhes estão associados e às peças suscetíveis de serem montadas ou utilizadas em veículos com rodas. Além disso, estabelece as condições para o reconhecimento mútuo das aprovações concedidas com base nessas especificações. Os requisitos estabelecidos no presente regulamento devem, se for caso disso, ser alinhados com as normas estabelecidas nos regulamentos da UNECE ou com quaisquer alterações subsequentes do presente regulamento, quando disponíveis, em especial no que diz respeito aos limites das emissões de partículas dos travões, aos limites para os tipos de pneus no que diz respeito à abrasão e ao estabelecimento de critérios mínimos de desempenho para as baterias.***

Alteração 28

Proposta de regulamento

Considerando 25

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

Alteração 29

Proposta de regulamento

Considerando 26

Texto da Comissão	*Alteração*
(26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, mas podem, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,	(26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões ***e à prossecução de elevados níveis de proteção do ambiente e da saúde***, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, mas podem, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

Alteração 30

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. O presente regulamento estabelece regras para a homologação inicial de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a fiscalização do mercado, a durabilidade dos sistemas de controlo da poluição e das baterias de tração, os sistemas de monitorização a bordo, as disposições de segurança para limitar a manipulação não autorizada e as medidas de cibersegurança e a determinação exata das emissões de CO_2, da autonomia elétrica, do consumo de combustível e de energia e da eficiência energética.	2. O presente regulamento estabelece***, além disso,*** regras para a homologação inicial de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a fiscalização do mercado, a durabilidade dos sistemas de controlo da poluição e das baterias de tração, os sistemas de monitorização a bordo, as disposições de segurança para limitar a manipulação não autorizada e as medidas de cibersegurança e a determinação exata das emissões de CO_2 ***e de poluentes***, da autonomia elétrica, do consumo de combustível e de energia e da eficiência energética.

Alteração 31

Proposta de regulamento

Artigo 1 – n.º 2-A (novo)

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

Alteração 32

Proposta de regulamento

Artigo 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M_1, M_2, M_3, N_1, N_2 e N_3, bem como aos reboques das categorias O_3 e O_4, tal como especificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo os veículos e reboques concebidos e construídos em uma ou várias fases, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos.	O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M1, M2, M3, N1, N2 e N3, bem como aos reboques das categorias O3 e O4, tal como especificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo os veículos e reboques concebidos e construídos em uma ou várias fases, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos***, bem como aos pneus das classes C1, C2 e C3, conforme especificado no Regulamento n.º 117 da ONU, com exceção dos pneus para aderência no gelo***.

Alteração 33

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 2

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

Alteração 34

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 4

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

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) «Motor», ***a fonte de propulsão*** de um veículo;	(5) «Motor», ***o motor de combustão interna*** de um veículo ***(ICEV, sigla inglesa)***;

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) «Emissões de CO_2» ou «CO_2», as emissões de dióxido de carbono provenientes do tubo de escape ***do veículo a motor ou do motor***;	(9) «Emissões de CO_2» ou «CO_2», as emissões de dióxido de carbono provenientes do tubo de escape;

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 10

Texto da Comissão	*Alteração*
(10) «Óxidos de azoto» ou «NOx», a soma ***dos óxidos*** de azoto emitidos pelo tubo de escape;	(10) «Óxidos de azoto» ou «NOx», a soma ***de óxido*** de azoto ***(NO) e dióxido*** **de azoto** ***(NO_2)*** emitidos pelo tubo de escape;

Alteração 38

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) «Óxido nitroso» ou «N_2O», a emissão de óxido nitroso proveniente do tubo de escape;

Alteração 39

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 18

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

Alteração 40

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 24

Texto da Comissão	*Alteração*
(24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «VECTO» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO_2, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados; ***«Consumo de energia», o consumo de energia elétrica de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;***	(24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «VECTO» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO_2, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados;

Alteração 41

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 29

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

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 34

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

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 36

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

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 38

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

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 39

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

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 44

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

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 47 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
(47) «Pequeno fabricante», um fabricante de menos de 10 000 veículos a motor novos da categoria M_1 ou 22 000 veículos a motor novos da categoria N_1 matriculados na União por ano civil e que:	(47) «Pequeno fabricante», um fabricante de menos de 10 000 veículos a motor novos da categoria M1***,*** ou 22 000 veículos a motor novos da categoria N_1***, ou 600 veículos a motor novos das categorias M_2 e M_3, e 6 900 veículos a motor novos, no total, das categorias N_2 e N_3,*** matriculados na União por ano civil e que:

Alteração 49

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 63

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

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 65

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

Alteração 51

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 67

Texto da Comissão	*Alteração*
(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo de emissões nulas pode percorrer até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;	(67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo de emissões nulas ***ou um veículo no modo sem emissões*** pode percorrer até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível ***de um que não seja um ICEV***, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 71

Texto da Comissão	*Alteração*
(71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», um registo em papel e em formato digital que contém ***informações sobre o desempenho ambiental de um veículo no momento da matrícula, incluindo o nível dos limites de emissão de poluentes, as emissões de CO_2, o consumo de combustível, o consumo de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor, a durabilidade da bateria e outros valores conexos***;	(71) «Passaporte ambiental do veículo ou «EVP», um registo em papel e em formato digital que contém ***todas as informações necessárias para verificar os valores testados e declarados pelo fabricante durante a homologação***;

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 72

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

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 77

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

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 3 – parágrafo 2 – ponto 78

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

Alteração 57

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 58

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 1

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

Alteração 59

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1

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

Alteração 60

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
As emissões durante a regeneração dos sistemas de controlo da poluição ***serão*** incluídas como média ponderada com base na frequência e duração dos eventos de regeneração.	As emissões durante a regeneração dos sistemas de controlo da poluição ***são*** incluídas como média ponderada com base na frequência e duração dos eventos de regeneração.

Alteração 61

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 4

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

Alteração 62

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea a)

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

Alteração 63

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea b)

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

Alteração 64

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea d)

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

Alteração 65

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
e) Sistemas de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;	e) Sistemas de aviso do condutor sobre emissões ***de escape*** excedentárias;

Alteração 66

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 6 – alínea g)

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

Alteração 67

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 7 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
d) Conta-quilómetros; ***e***	d) Conta-quilómetros;

Alteração 68

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 7 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	e-A) Motor elétrico e unidades de controlo conexas;

Alteração 69

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 7 – alínea e-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	e-B) Sistemas de segurança dos veículos.

Alteração 70

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 8

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

Alteração 71

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	8-A. Os fabricantes asseguram o acesso dos operadores independentes às informações, às ferramentas e aos processos necessários para o desenvolvimento de peças sobresselentes compatíveis para o mercado pós-venda que cumpram os requisitos técnicos do fabricante e disponham da capacidade de instalar e ativar as referidas peças no veículo, designadamente componentes relacionados com o OBM, em conformidade com as medidas contra a manipulação não autorizada concebidas pelo fabricante. ***Ao ponderarem a não disponibilização das informações, das ferramentas e dos processos referidos, que são essenciais para os operadores independentes, com vista a combater a manipulação não autorizada, os fabricantes de veículos devem demonstrar se a não disponibilização das informações, das ferramentas e dos processos em causa constitui um meio proporcionado de abordar o problema da manipulação não autorizada. Os fabricantes devem, portanto, analisar em especial se bastaria adotar medidas menos restritivas.***

Alteração 72

Proposta de regulamento

Artigo 4 – n.º 10

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

Alteração 73

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os fabricantes podem designar os veículos que fabricam como «veículo Euro 7+» se esses veículos cumprirem o seguinte:	***Suprimido***
a) No que se refere aos veículos ICEV e NOVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para os gases poluentes e, por ordem de grandeza, limites de emissão mais baixos para o número de partículas emitidas;	
b) No que se refere aos veículos OVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para gases poluentes, limites de emissão por ordem de grandeza mais baixos para o número de partículas emitidas e durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II;	
c) No que se refere aos veículos PEV, declarando uma durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II.	

Alteração 74

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 2

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

Alteração 75

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 3

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

Alteração 76

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 4

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

Alteração 77

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 5

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

Alteração 78

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 6

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

Alteração 79

Proposta de regulamento

Artigo 5 – n.º 7

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

Alteração 80

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. Os fabricantes asseguram que ***os*** dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada ***instalados*** nesses veículos cumprem as disposições do presente regulamento enquanto o veículo estiver a ser utilizado.	3. Os fabricantes asseguram que ***a conceção e a funcionalidade dos*** dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada ***instaladas*** nesses veículos cumprem as disposições do presente regulamento ***e não serão desativadas*** enquanto o veículo estiver a ser utilizado.

Alteração 81

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 4

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

Alteração 82

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
6. Os sistemas OBM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de:	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Alteração 83

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada ([55]), ([56]);	b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões ***de escape***, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada ([55]), ([56]) ***ou para efeitos de deteção de manipulação não autorizada e de prestação de serviços por terceiros que ajudem o utilizador do veículo a reduzir as emissões resultantes da sua utilização***;
([55]) Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).	([55]) Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).
([56]) Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).	([56]) Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

Alteração 84

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 6 – alínea c)

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

Alteração 85

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados do veículo registados através da porta OBD ou à distância.	7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar ***todos*** os dados ***pertinentes legalmente exigidos*** do veículo registados***,*** através da porta OBD ou à distância***, no cumprimento das disposições do Regulamento (UE) 2016/679***.

Alteração 86

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 8

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

Alteração 87

Proposta de regulamento

Artigo 6 – n.º 9

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

Alteração 88

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO_2, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. ***O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.***	2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO_2, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V.

Alteração 89

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 4

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

Alteração 90

Proposta de regulamento

Artigo 7 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5. ***A Comissão adota atos de execução que estabelecem as verificações de ensaio e*** de ***conformidade, bem como os procedimentos relacionados com*** a ***homologação de emissões, a conformidade da produção***, ***a conformidade*** em ***circulação, a declaração de conformidade*** e ***o EVP referidos nos n.ºs 1 a 4.*** Os ***referidos atos*** de ***execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2***.	5. ***Na sequência das verificações da conformidade em circulação, os fabricantes emitem um EVP atualizado*** de ***que constam valores atualizados para as informações*** a ***que se refere o artigo 3.º, ponto (71), do presente regulamento.*** Em ***conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858*** e ***a Diretiva 2014/45/UE, os fabricantes permitem que as autoridades competentes e*** os ***centros*** de ***inspeção atualizem o EVP com dados exatos provenientes da porta OBD e do dispositivo OBFCM do veículo***.

Alteração 91

Proposta de regulamento

Artigo 7-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 7.º-A
	Disposições específicas relativas à abrasão dos pneus de veículos
	Após a publicação das disposições uniformes pertinentes no WP29 da ONU, a Comissão adota atos delegados, em conformidade com o artigo 16.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo os métodos de medição das emissões de abrasão e os limites por categoria de pneus para efeitos de homologação, que remetem para as disposições uniformes e as derrogações a estabelecer no WP29 da ONU quanto à homologação de pneus, no que concerne à homologação de emissões de abrasão dos pneus.
	Caso não tenham sido estabelecidas disposições uniformes no WP29 da ONU até 30 de junho de 2026 para os pneus C1 e até 31 de dezembro de 2035 para os pneus C2 e C3, a Comissão procede a uma revisão e, se for caso disso, desenvolve um método de medição da abrasão dos pneus e define limites de abrasão para os pneus com base noutros métodos de ponta existentes. Na sequência dessa revisão e, se for adequado, a Comissão adota atos delegados até 30 de outubro de 2026, nos termos do artigo 16.º, especificando os métodos em causa e estabelecendo os limites de emissões de abrasão por categoria de pneus.

Alteração 92

Proposta de regulamento

Artigo 8 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Regras especiais para os pequenos ***fabricantes***	Regras especiais para os pequenos ***e os microfabricantes***

Alteração 93

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 1

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

Alteração 94

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 2

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

Alteração 95

Proposta de regulamento

Artigo 9 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Regras especiais para veículos construídos em várias fases	Regras especiais para ***a homologação de*** veículos construídos em várias fases

Alteração 96

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. ***Nas homologações*** em várias fases***, os fabricantes da segunda fase ou das fases subsequentes são responsáveis pela homologação de emissões sempre que alterem qualquer parte do veículo que, de acordo com os dados fornecidos pelos fabricantes da fase anterior, possa afetar as emissões ou a durabilidade da bateria***.	1. ***As disposições específicas estabelecidas no anexo V, quadros 3, 4 e 5 são aplicáveis aos veículos construídos*** em várias fases.

Alteração 97

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO_2 desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.	***Suprimido***

Alteração 98

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 1

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

Alteração 99

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 2-A (novo)

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

Alteração 100

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Com efeitos 24 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado pertinente e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões de CO_2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, no caso de novos modelos de veículos M_1 e N_1, recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões que não cumpram o presente regulamento.

Alteração 101

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. Com efeitos a ***partir*** de ***1*** de ***julho de 2025***, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M_1 e N_1 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO_2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.	4. Com efeitos ***36 meses após*** a ***entrada em vigor*** de ***todo o direito derivado pertinente e*** de ***acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas***, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M_1 e N_1 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO_2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

Alteração 102

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	4-A. Com efeitos 48 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado pertinente e de acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas, as autoridades nacionais devem, por motivos relacionados com as emissões de CO_2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, no caso de novos modelos de veículos M_2, M_3, N_2, N_3 e novos reboques O_3 e O_4, recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões que não cumpram o presente regulamento.

Alteração 103

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5. Com efeitos a ***partir*** de ***1*** de ***julho de 2027***, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M_2, M_3, N_2 e N_3 e reboques novos O_3 e O_4 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO_2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.	5. Com efeitos ***60 meses após*** a ***entrada em vigor*** de ***todo o direito derivado pertinente e*** de ***acordo com as disposições específicas aplicáveis aos sistemas, componentes e unidades técnicas***, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos M_2, M_3, N_2 e N_3 e reboques novos O_3 e O_4 que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de CO_2 e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses ***motores,*** veículos ***ou reboques***.

Alteração 104

Proposta de regulamento

Artigo 10 – n.º 8

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

Alteração 105

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Com efeitos a ***partir de 1*** de ***julho de 2025***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M_1 e N_1 homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.	1. Com efeitos ***24 meses após*** a ***entrada em vigor*** de ***todo o direito derivado pertinente***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M_1 e N_1 homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 106

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Com efeitos a ***partir de 1*** de ***julho de 2027***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M_2, M_3, N_2 e N_3 ***homologado*** nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.	2. Com efeitos ***48 meses após*** a ***entrada em vigor*** de ***todo o direito derivado pertinente***, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M_2, M_3, N_2 e N_3 ***e em reboques O_3 e O_4 homologados*** nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 107

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Com efeitos 12 meses após a adoção do ato delegado relativo à homologação de pneus C1 no que respeita aos limites de emissões de abrasão nos termos do artigo 7.º-A, as autoridades nacionais só devem conceder a homologação UE de componentes ou unidades técnicas a novos tipos de pneus que estejam em conformidade com o presente regulamento e recusar a homologação UE de componentes/unidades técnicas a novos tipos de pneus que não cumpram o presente regulamento. ***Com efeitos 36 meses após a adoção do ato delegado sobre a homologação de pneus C1 no que respeita às emissões de abrasão nos termos do artigo 7.º, as autoridades nacionais devem recusar a concessão da homologação a novos pneus C1 que não cumpram o presente regulamento. Os pneus C1 fabricados antes do momento de entrada em vigor estabelecido no presente número e que não cumpram os requisitos do presente regulamento e as respetivas medidas de execução podem ser vendidos por um período não superior a 30 meses.***

Alteração 108

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 109

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 110

Proposta de regulamento

Artigo 12 – n.º 2

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

Alteração 111

Proposta de regulamento

Artigo 13 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. A Comissão ou terceiros, em conformidade com o artigo 9.º e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858, ***podem realizar*** verificações da conformidade em circulação e controlos de fiscalização do mercado estabelecidos nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V para verificar se os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem o disposto no presente regulamento.	1. A Comissão ou terceiros, em conformidade com o artigo 9.º e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858, ***realizam*** verificações da conformidade em circulação e controlos de fiscalização do mercado estabelecidos nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V para verificar se os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem o disposto no presente regulamento.

Alteração 112

Proposta de regulamento

Artigo 13 – n.º 2-A (novo)

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

Alteração 113

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 2

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

Alteração 114

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 3 – parte introdutória

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

Alteração 115

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão	*Alteração*
	d-A) Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;

Alteração 116

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão	*Alteração*
	d-B) Sistema de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente;

Alteração 117

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 3 – alínea e)

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

Alteração 118

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 3 – alínea g)

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

Alteração 119

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 3 – alínea g-A) (nova)

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

Alteração 120

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 16.º em relação a procedimentos e ensaios para a homologação de emissões e metodologias de ensaios para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, para todos os elementos seguintes:
	a) Modelos de veículos M_1 e N_1;
	b) Modelos de veículos M_2, M_3, N_2 e N_3;
	c) Motores utilizados nos modelos de veículos M_2, M_3, N_2 e N_3;
	d) Sistemas OBM/OBD;
	d-A) Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;
	d-B) Sistema de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente;
	e) Sistemas contra a manipulação não autorizada, tendo em conta os requisitos do mercado pós-venda e o fornecimento a operadores independentes de todas as informações, ferramentas e processos necessários para o desenvolvimento e a instalação de peças sobresselentes, bem como sistemas de segurança e cibersegurança;
	f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças;
	g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;

Texto da Comissão	*Alteração*
	g-A) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes a serem adaptados a veículos já colocados no mercado, a fim de reduzir significativamente as emissões dos travões;
	h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus;
	i) Modelos de veículos M_1 e N_1;
	j) CO_2, consumo de combustível e de energia, autonomia elétrica e determinação da potência do motor para veículos M_1 e N_1 e disposições para o OBFCM;
	k) CO_2, consumo de combustível e de energia, autonomia sem emissões, autonomia elétrica e determinação da potência do motor para veículos M_2, M_3, N_2 e N_3, eficiência energética dos reboques O_3 e O_4 e disposições para o OBFCM.

Alteração 121

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 122

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 123

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 124

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 125

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 126

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 127

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 128

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão	*Alteração*
s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras;	s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras ***e para transpor para o presente regulamento os requisitos estabelecidos no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, e no artigo 5.º, n.º 11, do Regulamento (UE) 2017/1151, aplicáveis no caso dos veículos das categorias M_1 e N_1, assim como no Regulamento UNECE n.º 49, revisão 6, anexo 10, ponto 5.1.2, aplicável aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2 e N_3;***

Alteração 129

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão	*Alteração*
t) Os métodos de medição da abrasão dos pneus;	***Suprimido***

Alteração 130

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 131

Proposta de regulamento

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

Texto da Comissão	*Alteração*
w) As obrigações de comunicação, se for caso disso**.**	w) ***O formato e*** as obrigações de comunicação ***de dados***, se for caso disso**;**

Alteração 132

Proposta de regulamento

Artigo 14 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.	***5.*** Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2. ***Os atos de execução a que se refere o n.º 3, alíneas a) a f) e i) a k), e os atos delegados a que se referem o n.º 3-A, alíneas a) a f) e i) a k), assim como o n.º 4, alíneas a) a f) e j) a w), são adotados até ... [12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].*** ***Os atos de execução a que se refere o n.º 3, alíneas g) a h), e os atos delegados a que se referem o n.º 3-A, alíneas g) a h), assim como o n.º 4, alíneas g) a i), são adotados, sem demora injustificada, após a publicação das disposições uniformes pertinentes do WP29 da ONU.***

Alteração 133

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – parte introdutória

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

Alteração 134

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
a) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M_2, M_3, N_2 e N_3, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;	a) O anexo III, quadro 2, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M_2, M_3, N_2 e N_3, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;

Alteração 135

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – alínea b)

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

Alteração 136

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 1 – alínea d)

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

Alteração 137

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 138

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M_2, M_3, N_2 e N_3 e ***num*** relatório sobre a durabilidade dos veículos pesados apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;	d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M_3, N_2 e N_3 e ***nas conclusões de um*** relatório ***que avalie*** a durabilidade dos veículos pesados ***no que respeita às emissões,*** apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;

Alteração 139

Proposta de regulamento

Artigo 15 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
e) ***Definições e*** regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M_2, M_3, N_2 e N_3, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.	e) Regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M2, M3, N2 e N3, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.

Alteração 140

Proposta de regulamento

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

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

Alteração 141

Proposta de regulamento

Artigo 16 – n.º 2

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

Alteração 142

Proposta de regulamento

Artigo 16 – n.º 3

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

Alteração 143

Proposta de regulamento

Artigo 16 – n.º 6

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

Alteração 242

Proposta de regulamento

Artigo 16-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Artigo 16.º-A
	Reclamações fundamentadas de pessoas singulares ou coletivas
	1. Qualquer pessoa singular ou coletiva, por iniciativa pessoal ou associativa, tem o direito de apresentar reclamações fundamentadas às autoridades nacionais de fiscalização do mercado se tiverem motivos para crer que um ou mais fabricantes, operadores económicos ou operadores independentes não cumprem o disposto no presente regulamento.
	2. Quando as pessoas que apresentem reclamações fundamentadas assim o solicitem, as autoridades de supervisão adotam as medidas necessárias para garantir a proteção adequada da identidade da pessoa em causa e dos seus dados pessoais, que, se fossem divulgados, prejudicariam a pessoa em causa.
	3. As autoridades nacionais de fiscalização do mercado devem avaliar de forma diligente e imparcial, sem demora injustificada, as reclamações fundamentadas, nomeadamente se as alegações são bem fundamentadas, e tomar as medidas necessárias, designadamente a realização de inspeções e avaliações nos termos dos artigos 8.º e 51.º do Regulamento (UE) 2018/858, de modo a detetar eventuais casos de incumprimento do presente regulamento e, caso se justifique, exigir medidas corretivas ou impor medidas restritivas adequadas ao abrigo do artigo 52.º do Regulamento (UE) 2018/858.
	4. A autoridade nacional de fiscalização do mercado deve, no prazo de três meses, informar as pessoas singulares ou coletivas referidas no n.º 1 da sua decisão de deferir ou indeferir o pedido de intervenção e de quaisquer medidas que tencione adotar para dar resposta às preocupações suscitadas na reclamação fundamentada, indicando os motivos da decisão tomada e as medidas propostas.

Alteração 144

Proposta de regulamento

Artigo 18 – n.º 2

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

Alterações 181 e 192

Proposta de regulamento

Artigo 18 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. O mais tardar até 31 de dezembro de 2025, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação do desempenho de durabilidade dos veículos pesados no que respeita às emissões.

Alteração 146

Proposta de regulamento

Artigo 19 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de ***2025***.	O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de ***2030***.

Alteração 147

Proposta de regulamento

Artigo 19 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de ***2027***.	O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de ***2031***.

Alteração 148

Proposta de regulamento

Artigo 20 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável ***a partir de 1 de julho de 2025*** aos veículos M_1 e N_1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, e ***a partir de 1 de julho de 2027*** aos veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O_3 e O_4.	O presente regulamento é aplicável ***24 meses após a data de entrada em vigor de todo o direito derivado pertinente aplicável*** aos ***novos*** veículos M_1 e N_1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, ***e 36 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado pertinente aplicável aos veículos M_1, N_1 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos.*** ***O presente regulamento é aplicável 48 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado pertinente aplicável a novos modelos de veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O_3 e O_4, e 60 meses após a entrada em vigor de todo o direito derivado pertinente aplicável*** aos veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 ***novos*** e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O_3 e O_4.

Alteração 149

Proposta de regulamento

Artigo 20 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de 2030 aos veículos M_1 e N_1 construídos por pequenos fabricantes.	O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de 2030 aos veículos M_1 e N_1 construídos por pequenos fabricantes ***e a partir de 1 de julho de 2031 aos veículos M2, M3, N2 e N3 construídos por pequenos fabricantes.***

Alteração 150

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 1

Texto da Comissão

Quadro 1: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M_1 e N_1 com motor de combustão interna

Emissões de poluentes	Veículos M_1 e N_1	***Apenas no que se refere a veículos N_1 com uma razão potência/massa inferior a 35 kW/t***	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M_1 e N_1	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere ***a veículos N_1 com uma razão potência/massa inferior a 35 kW/t***
	por km	por km	por trajeto	por trajeto
NO_x em mg	60	75	600	750
PM em mg	4.5	4.5	45	45
PN_{10} em n.º	6×10^{11}	6×10^{11}	6×10^{12}	6×10^{12}
CO em mg	500	630	5 000	6 300
THC em mg	100	130	1 000	1 300
NMHC em mg	68	90	680	900
NH_3 em mg	20	20	200	200

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

Alteração

Quadro 1: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M_1 e N_1 com motor de combustão interna

	Veículos M_1	***N1 (classe I)***	N_1 ***(Classe II)***	***N1 (classe III)***	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos M_1 e N_1	***Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km no que se refere a veículos N1 (Classe 1)***	Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N_1 ***(Classe II)***	***Orçamento de carbono para todos os trajetos inferiores a 10 km apenas no que se refere a veículos N1 (Classe III)***
Massa em ordem de marcha (MRO), em kg	-	***Para veículos da categoria N1 com MRO =– 1280***	***Para veículos da categoria N1 com 1280=MRO= 1735***	***Para veículos da categoria N1 com 1735=MRO***	-	***Para veículos da categoria N1 com MRO =– 1280***	***Para veículos da categoria N1 com 1280=MRO= 1735***	***Para veículos da categoria N1 com 1735=MRO***
Emissões de poluentes	por km	***por km***	por km	***por km***	por trajeto	por trajeto	por trajeto	por trajeto
NO_x em mg	60	***60***	75	***82***	600	***600***	750	***820***
PM em mg	4.5	***4.5***	4.5	***4.5***	45	***45***	45	***45***
PN_{10} em n.º	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{11}	***6×10^{11}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***	6×10^{12}	***6×10^{12}***
CO em mg	500	***500***	630	***740***	5 000	***5 000***	6 300	***7 400***
THC em mg	100	***100***	130	***160***	1 000	***1 000***	1 300	***1 600***
NMHC em mg	68	***68***	90	***108***	680	***680***	900	***1 080***
NH_3 em mg	20	***20***	20	***20***	200	***200***	200	***200***

Alteração 151

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 2

Texto da Comissão

Quadro 2: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos

Emissões de poluentes	***Emissões a frio*** (1)	***Emissões a quente*** (2)	***Orçamento de carbono para todos os trajetos de duração inferior a três ciclos WHTC***	***Limites de emissão opcionais no regime de rotação em vazio*** (3)
	por kWh	*por kWh*	***por kWh***	***por hora***
NO_x em mg	***350***	***90***	***150***	***5 000***
PM em mg	***12***	***8***	***10***	
PN_{10} em n.º	***5x10¹¹***	***2x10¹¹***	***3x10¹¹***	
CO em mg	***3 500***	***200***	***2 700***	
NMOG em mg	***200***	***50***	***75***	
NH_3 em mg	***65***	***65***	***70***	
CH_4 em mg	500	***350***	***500***	
N_2O em mg	160	***100***	***140***	
HCHO em mg	30	***30***		

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

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

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

Alteração

Quadro 2: Limites de emissão Euro 7 no que se refere a veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 com motor de combustão interna e motores de combustão interna utilizados nesses veículos

Emissões de poluentes	***WHSC (CI) e WHTC (CI e PI)***	**Emissões em condições REAIS de condução (RDE)**
	por kWh	*por kWh*
NO_x em mg	***200***	***260***
PM em mg	***8***	***10***
PN_{10} em n.º	***6x10^{11}***	***7.8x10^{11}***
CO em mg	***1500***	***1950***
NMOG em mg	***75***	***98***
NH_3 em mg	***60***	***78***
CH_4 em mg	500	***650***
N_2O em mg	160	***208***
HCHO em mg	30	***39***

Alteração 152

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 4 – título

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

Alteração 153

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 4-A (novo)

Texto da Comissão
Alteração

Quadro 4-A: Limites de emissão de partículas dos travões da norma Euro 7 no ciclo de condução normal para veículos exclusivamente elétricos, veículos a pilha de combustível e veículos híbridos elétricos, aplicáveis até 31/12/2029

Limites de emissão em mg/km por veículo	***Veículos M1 e N1***	***Veículos M2 e M3***	***Veículos N2 e N3***
Emissões de partículas dos travões (PM10)	***3***		
Emissões de partículas dos travões (PN)			

Alteração 154

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 4-B (novo)

Texto da Comissão
Alteração

Quadro 4-B: Limites de emissão de partículas dos travões da norma Euro 7 no ciclo de condução normal para veículos exclusivamente elétricos, veículos a pilha de combustível e veículos híbridos elétricos, aplicáveis a partir de 1/1/2030

Limites de emissão em mg/km por veículo	***Veículos M1 e N1***	***Veículos M2 e M3***	***Veículos N2 e N3***
Emissões de partículas dos travões (PM10)			
Emissões de partículas dos travões (PN)			

Alteração 155

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 5

Texto da Comissão

Quadro 5: Limites de emissão de partículas dos travões Euro 7, aplicáveis a partir de 1/1/2035

Limites de emissão em mg/km por veículo	Veículos M_1 e N_1	Veículos M_2 e M_3	Veículos N_2 e N_3
Emissões de partículas dos travões (PM_{10})	***3***		
Emissões de partículas dos travões (PN)			

Alteração

Quadro 5: Limites de emissão de partículas dos travões ***da norma*** Euro 7 ***num ciclo de condução normal para todos os veículos***, aplicáveis a partir de 1/1/2035

Limites de emissão em mg/km por veículo	Veículos M_1 e N_1	Veículos M_2 e M_3	Veículos N_2 e N_3
Emissões de partículas dos travões (PM_{10})			
Emissões de partículas dos travões (PN)			

Alteração 156

Proposta de regulamento

Anexo I – quadro 6

Texto da Comissão

Quadro 6: Limites ***da taxa*** de abrasão dos pneus Euro 7

Perda de massa do pneu em g/1 000 km	***Pneus C1***	***Pneus C2***	***Pneus C3***
Pneus normais			
Pneus de neve			
Pneus para utilização especial			

Alteração

Quadro 6: ***Método de ensaio*** de abrasão dos pneus Euro 7, ***limites e calendário de implementação***

Número do regulamento da ONU	***Assunto***	***Série de alterações publicadas no JO***	***Referência do JO***	***Âmbito de aplicação abrangido pelos atuais e futuros regulamentos WP29 da ONU***
[1xx]	***Pneus no que diz respeito à abrasão***	***Série 00 de alterações***	*JO L xxx, xx.x.20XX, p. x*	***C1, C2*** (*)***, C3*** (*)

(*) No futuro, as Nações Unidas (ONU) alargarão o desenvolvimento de um método de ensaio adequado e de limites para avaliar o desempenho em termos de abrasão dos pneus das classes C2 e C3.

Alteração 157

Proposta de regulamento

Anexo II – quadro 1

Texto da Comissão

Quadro 1: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M_1

RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até ***8*** anos ou ***160 000*** km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	***80%***	***70%***	
PEV	***80%***	***70%***	

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

Alteração

Quadro 1: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos M_1

RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até ***10*** anos ou ***200 000*** km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	***85%***	***75%***	
PEV	***85%***	***75%***	

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

Alteração 158

Proposta de regulamento

Anexo II – quadro 2

Texto da Comissão

Quadro 2: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N_1

RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até ***8*** anos ou ***160 000*** km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	***75%***	***65%***	
PEV	***75%***	***65%***	

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

Alteração

Quadro 2: Requisitos mínimos de desempenho (RMD) Euro 7 no que se refere à durabilidade da bateria para veículos N_1

RMD baseados na energia da bateria	Início do ciclo de vida até 5 anos ou 100 000 km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos com mais de 5 anos ou 100 000 km e até ***10*** anos ou ***200 000*** km, consoante o que ocorrer primeiro	Veículos até ao ciclo de vida adicional*
OVC-HEV	***80 %***	***70 %***	
PEV	***80 %***	***70 %***	

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

Alteração 159

Proposta de regulamento

Anexo III – quadro 1

Texto da Comissão

Quadro 1: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M_1 e N_1 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo

Parâmetro	Condições normais de condução	Condições de condução alargadas (*)
Divisor de condução alargado	-	1.6 1,6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna)
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	***-10 °C*** a 0 °C ou 35 °C a ***45 °C***
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de ***1 800 m***
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	***Superior a*** 20 % da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer	-
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km

(*) Deve ser utilizada a mesma estratégia em matéria de emissões quando um veículo circula fora dessas condições, salvo se existir uma razão técnica aprovada pela entidade homologadora.

Alteração

Quadro 1: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M_1 e N_1 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo

Parâmetro	**Condições normais de condução**	Condições de condução alargadas ([1])
Divisor de condução alargado	-	1.6 (aplica-se às emissões medidas apenas durante o período em que se aplica uma das condições estabelecidas nesta coluna) ***os dados obtidos quando se aplicam mais do que uma das condições estabelecidas nesta coluna são excluídos do ensaio.***
Temperatura ambiente	0 °C a 35 °C	***-7 °C*** a 0 °C ou 35 °C a ***38 °C***
Altitude máxima	700 m	Mais de 700 m e menos de ***1 300 m***
Velocidade máxima	Até 145 km/h	Entre 145 e 160 km/h
Reboque/modificações aerodinâmicas	Não permitido	Permitido de acordo com as especificações do fabricante e até à velocidade regulada
Auxiliares	Possível de acordo com a utilização normal	-
Potência média máxima de roda durante os primeiros 2 km após o arranque a frio	Inferior a 20 % da potência máxima de roda	***Entre*** 20 % ***e 30 %*** da potência máxima de roda
Composição do trajeto	Qualquer***, de acordo com a utilização normal*** ([2]) ***e excluindo a condução tendenciosa***	***Qualquer, de acordo com a utilização normal[2] e excluindo a condução tendenciosa***
Quilometragem mínima	10 000 km	Entre 3 000 e 10 000 km

([1]) Só é admitida a combinação de duas condições alargadas de temperatura e altitude.
([2]) A formulação «por utilização normal» refere-se à dinâmica do percurso definida no anexo 9 do Regulamento n.º 168 da ONU.

Alteração 160

Proposta de regulamento

Anexo III – quadro 2

Texto da Comissão

Quadro 2: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M2, M3, N2 e N3 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo

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

Alteração

Quadro 2: Condições para o ensaio de conformidade dos veículos M2, M3, N2 e N3 com os limites das emissões de escape com um combustível comercial e lubrificante qualquer, de acordo com as especificações emitidas pelo fabricante do veículo

Medição das emissões de escape em laboratório	***Medição das emissões em condições reais de condução (RDE)***
A todos os ensaios de emissões de escape realizados utilizando os ciclos de ensaio WHTC/WHSC no banco de ensaio para motores, aplicam-se as disposições do Regulamento n.º 49 [1] ***da ONU, anexo 4.***	***São aplicáveis as disposições do Regulamento n.º 49*** [2] ***da ONU, anexo 8,*** com as seguintes exceções**:** — ***O limite de potência indicado no anexo III, quadro 1, é de 0 %. Para as janelas em que a potência seja inferior a 6 %, são utilizados 6 % para os cálculos;*** — ***O fator de conformidade (CF) constante do ponto 6.3, quadro 2, em que o valor = 1,0, é utilizado para todos os poluentes. Os limites aplicáveis são os limites reais RDE constantes do anexo I, quadro 2.***

(1) Série 07 de alterações (JO L 14 de 16.1.2023, p. 1).
(2) Série 07 de alterações (JO L 14 de 16.1.2023, p. 1).

Alteração 161

Proposta de regulamento

Anexo III – quadro 5

Texto da Comissão

Quadro 5: Condições para o ensaio de conformidade com os limites de abrasão dos pneus

	Veículos M_1 e N_1	Veículos M_2, M_3, N_2 e N_3
Ensaio de limites de abrasão dos pneus	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para ensaiar a abrasão dos pneus em condições reais	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para ensaiar a abrasão dos pneus em condições reais

Alteração

Quadro 5: Condições para o ensaio de conformidade com os limites de abrasão dos pneus

	Veículos M_1 e N_1	Veículos M_2, M_3, N_2 e N_3
Ensaio de limites de abrasão dos pneus	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para medir a abrasão dos pneus em condições reais***, em conformidade com o artigo 7.º-A (novo)***	Com base nas metodologias de ensaio desenvolvidas pela ONU para medir a abrasão dos pneus em condições reais***, em conformidade com o artigo 7.º-A (novo)***

Alteração 162

Proposta de regulamento

Anexo IV – quadro 1

Texto da Comissão

Quadro 1: Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição

Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M_1, N_1 e M_2	N_2, ***N_3<16t***, ***M_3<7.5t***:	N_3>16t, M_3>7.5t
Ciclo de vida principal	Até ***160 000*** km ou ***8*** anos, consoante o que ocorrer primeiro	***300 000*** km ou ***8*** anos, consoante o que ocorrer primeiro	***700 000*** km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até ***200 000*** km ou ***10*** anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até ***375 000*** km	Após o ciclo de vida principal e até ***875 000*** km

Alteração

Quadro 1: Ciclo de vida dos veículos, motores e sistemas de controlo da poluição

Ciclo de vida dos veículos, motores e dispositivos de substituição para controlo da poluição	M_1, N_1 e M_2	N_2, ***N_3=16t***, ***M_3=7.5t***:	N_3>16t, M_3>7.5t
Ciclo de vida principal	Até ***200 000*** km ou ***10*** anos, consoante o que ocorrer primeiro	***340 000*** km ou ***10*** anos, consoante o que ocorrer primeiro	***750 000*** km ou 15 anos, consoante o que ocorrer primeiro
Ciclo de vida adicional	Após o ciclo de vida principal e até ***240 000*** km ou ***12*** anos, consoante o que ocorrer primeiro	Após o ciclo de vida principal e até ***400 000*** km ou ***12 anos, consoante o que ocorrer primeiro***	Após o ciclo de vida principal e até ***900 000*** km ***ou 17 anos, consoante o que ocorrer primeiro***

Alteração 163

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 3

Texto da Comissão

Quadro 3: Aplicação de ensaios, declarações e outros requisitos de homologação e extensões no que se refere aos veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 para os fabricantes

Requisitos de ensaio	Ensaios e requisitos ***na*** homologação ***inicial*** de emissões	Ensaios na conformidade da produção	Ensaios na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, ***PM e*** PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M_2, M_3, N_2 e N_3) ***e ensaio de baixa carga (se aplicável)***	Ensaios de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e ***todos os modelos*** de veículos aplicáveis	***Conformidade da produção realizada apenas ao nível do motor***	Ensaio exigido de dois em dois anos num veículo com qualquer combustível e de qualquer categoria de veículo e com qualquer carga útil para todos os tipos de motores
Determinação do CO_2 e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	***Licença da ferramenta VECTO***	***Para componentes***	***Não exigido***
Eficiência energética dos reboques	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Não exigido
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo[6]
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Não exigido
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo[6]
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido
Controlos adaptativos (se aplicável)	***Declaração***	***Não exigido***	***Não exigido***
Tecnologias de delimitação geográfica (se aplicável)	***Declaração e demonstração***	***Não exigido***	***Não exigido***

Alteração

Quadro 3: Aplicação de ***requisitos em matéria de*** ensaios, declarações e outros requisitos de homologação e extensões no que se refere aos veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 para os fabricantes

Requisitos de ensaio	Ensaios e requisitos ***para a*** homologação de emissões	Ensaios na conformidade da produção	Ensaios na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN e emissões de CO_2, consumo de combustível em ciclos transitórios (WHTC, a frio e a quente)	***Exigido no motor precursor da família de emissões e declaração para todos os membros da família*** (*) (**)	***Exigido num motor não incluído na família*** (**)	
Poluentes gasosos, PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M_2, M_3, N_2 e N_3)	Ensaios de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e ***todas as categorias*** de veículos aplicáveis (**)	***Não exigido***	Ensaio exigido de dois em dois anos num veículo com qualquer combustível e de qualquer categoria de veículo e com qualquer carga útil para todos os tipos de motores (**)
Eficiência energética dos reboques	Licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Não exigido
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape (**)	Não exigido	Facultativo[28]
Durabilidade das emissões	Declaração (**)	Não exigido	Não exigido
Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição	***Declaração*** (**)	***Não exigido*** (**)	***Facultativo*** (**)
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Não exigido
Determinação da potência	***Exigido*** (**)	***Não exigido***	***Não exigido***
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo[28]
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Demonstração + Declaração	Não exigido	Exigido
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido

(*) Apoiados por dados de ensaios de motores de todas as potências.

(**) No caso de um veículo com um sistema motor homologado no que respeita às emissões, o fabricante do motor é responsável pela realização deste ensaio.

Alteração 164

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 4

Texto da Comissão

Quadro 4: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões no que se refere a veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão

Requisitos de ensaio	Ensaios e requisitos ***na*** homologação ***inicial*** de emissões	Ensaios na conformidade da produção	Ensaios na conformidade em circulação		Ensaios na fiscalização do mercado	
Interveniente pertinente	Entidade ***homologadora que concede a homologação***	Entidade ***homologadora***	Entidade ***homologadora***	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos, ***PM e PN*** nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M_2, M_3, N_2 e N_3) ***e ensaio de baixa carga (se aplicável)***	Ensaios de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e ***todos os modelos*** de veículos aplicáveis	(ver requisitos aplicáveis ao motor)	Exigido anualmente para um número adequado de modelos de veículos de qualquer combustível e em qualquer categoria de veículo abrangida pela homologação de emissões	Facultativo	Exigido/Facultativo	Facultativo
Determinação do CO_2 e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Eficiência energética dos reboques	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo

Texto da Comissão

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

Alteração

Quadro 4: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões no que se refere a veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 para os Estados-Membros e terceiros reconhecidos/Comissão

Requisitos de ensaio	Ensaios e requisitos ***para a*** homologação de emissões	Ensaios na conformidade da produção	Ensaios na conformidade em circulação		Ensaios na fiscalização do mercado	
Interveniente pertinente	Entidade ***que concede a homologação***	Entidade ***que concede a homologação***	Entidade ***que concede a homologação***	Terceiros e Comissão	Autoridades de fiscalização do mercado	Terceiros e Comissão
Poluentes gasosos, PM e PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3. N2 e N3)	Ensaios de demonstração exigidos, por modelo de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e ***todas as categorias*** de veículos aplicáveis **	(ver requisitos aplicáveis ao motor)	Exigido anualmente para um número adequado de modelos de veículos de qualquer combustível e em qualquer categoria de veículo abrangida pela homologação de emissões **	Facultativo	Exigido/Facultativo	Facultativo
Determinação do CO_2 e consumo de combustível/energia, da autonomia sem emissões/elétrica de um veículo	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo
Eficiência energética dos reboques	Emissão da licença da ferramenta VECTO	Para componentes	Não exigido	Não exigido	Facultativo	Facultativo

Procedimento do ensaio de verificação	Não exigido	Exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição	***Não exigido***	***Não exigido***	***Exigido***	***Facultativo***	***Exigido***	***Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição***
Durabilidade da bateria	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Facultativo	Facultativo
Determinação da potência	***Exigido*** **	***Não exigido***	***Facultativo***	***Facultativo***	***Facultativo***	***Facultativo***
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	Facultativo	Facultativo	Exigido	Facultativo
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Declaração e demonstração	Não exigido	***Exigido***	Não exigido	Exigido	Facultativo
Prevenção da manipulação não autorizada, segurança e cibersegurança	Declaração e documentação	Não exigido	Não exigido	Não exigido	Exigido	Facultativo

***** No caso de um veículo com um sistema motor homologado no que respeita às emissões, o fabricante do motor é responsável pela realização deste ensaio.***

Alteração 165

Proposta de regulamento

Anexo V – quadro 5

Texto da Comissão

Quadro 5: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões de motores destinados a veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 para os fabricantes

Requisitos de ensaio para cada combustível	Ensaios e requisitos ***na*** homologação ***inicial*** de emissões	Ensaios na conformidade da produção	Ensaios na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN e emissões de CO_2, consumo de combustível em ciclos transitórios (WHTC, a frio e a quente)	Exigido no motor precursor da família de emissões e declaração para todos os membros da família (**)	Exigido num motor não incluído na família	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4
Ensaios do motor para verificar os dados necessários para a determinação do CO_2	Exigido	Exigido	
Regeneração contínua/periódica	Declaração	Não exigido	
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4	Não exigido	
Potência do motor	***Exigido***		

(*) A entidade homologadora pode solicitar a realização de um ensaio durante a homologação inicial.
(**) Apoiados por dados de ensaios de motores de todas as potências.

Alteração

Quadro 5: Aplicação dos requisitos de ensaio e declarações para a homologação e as extensões de motores destinados a veículos M_2, M_3, N_2 e N_3 para os fabricantes

Requisitos de ensaio para cada combustível	Ensaios e requisitos ***para a*** homologação de emissões	Ensaios na conformidade da produção	Ensaios na conformidade em circulação
Poluentes gasosos, PM e PN e emissões de CO_2, consumo de combustível em ciclos transitórios (WHTC, a frio e a quente)	Exigido no motor precursor da família de emissões e declaração para todos os membros da família **	Exigido num motor não incluído na família	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4
Poluentes gasosos, PN nos ensaios em estrada (RDE) para cada combustível e para as categorias de veículos aplicáveis (M2, M3, N2 e N3)	***Ensaios de demonstração exigidos para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todas as categorias de veículos aplicáveis***	***Não exigido***	
Ensaios do motor para verificar os dados necessários para a determinação do CO_2	Exigido	Exigido	
Regeneração contínua/periódica	Declaração	Não exigido	
Emissões do cárter	Verificação da instalação do sistema de cárter fechado ou do encaminhamento para o tubo de escape	Não exigido	
Durabilidade das emissões	Declaração	Não exigido	
Determinação da potência	***Exigido***	***Não exigido***	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBD)	Declaração	Não exigido	
Diagnóstico a bordo (nível de família OBM)	Realizado apenas com o veículo completo, conforme indicado nos quadros 3 e 4	Não exigido	

***** Apoiados por dados de ensaios de motores de todas as potências.***