Quarta-feira, 8 de junho de 2022

P9_TA(2022)0234

Normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros ***I

Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 8 de junho de 2022, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima (COM(2021)0556 — C9-0322/2021 — 2021/0197(COD)) [1]

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

(2022/C 493/25)

Alteração 1

Proposta de regulamento

Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) O Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), entrou em vigor em novembro de 2016 (a seguir designado por «Acordo de Paris»). As suas partes acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2ºC em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5ºC em relação aos níveis pré-industriais.	(1) O Acordo de Paris, adotado em dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), entrou em vigor em novembro de 2016 (a seguir designado por «Acordo de Paris»). As suas partes acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2ºC em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5ºC em relação aos níveis pré-industriais. ***Ao adotarem o Pacto de Glasgow para o Clima, em novembro de 2021, as partes reconheceram que mantar o aumento da temperatura média mundial em 1,5ºC em relação aos níveis pré-industriais reduziria significativamente os riscos e impactos das alterações climáticas e comprometeram-se a reforçar os seus objetivos para 2030 até ao final de 2022, a fim de acelerar a ação climática nesta década crítica e colmatar o défice de ambição relativamente ao objetivo de 1,5ºC.***

[1] O assunto foi devolvido à comissão competente, para negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A9-0150/2022).

Alteração 2

Proposta de regulamento

Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(2) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou em 11 de dezembro de 2019 ([23]). A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes face aos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.	(2) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da Comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu, que a Comissão adotou em 11 de dezembro de 2019 ([23]). ***O Parlamento Europeu, na sua resolução, de 15 de janeiro de 2020, sobre o Pacto Ecológico Europeu, apelou à transição necessária para uma sociedade neutra em termos de clima, o mais tardar até 2050, e, na sua resolução, de 28 de novembro de 2019, sobre a emergência climática e ambiental, declarou uma emergência climática e ambiental.*** A necessidade e o valor do Pacto Ecológico Europeu tornaram-se ainda mais evidentes face aos efeitos graves da pandemia de COVID-19 na saúde e no bem-estar económico dos cidadãos da União.
([23]) Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, Pacto Ecológico Europeu [COM(2019)0640].	([23]) Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, Pacto Ecológico Europeu [COM(2019)0640].

Alteração 3

Proposta de regulamento

Considerando 3

Texto da Comissão	*Alteração*
(3) ***O Pacto Ecológico Europeu combina um conjunto abrangente de medidas e iniciativas que se reforçam mutuamente, com vista*** a ***alcançar a neutralidade climática na União*** até 2050, ***e define*** uma nova estratégia de crescimento ***que visa transformar a UE*** numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, ***em*** que ***o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos***. Pretende igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar homens e mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos, como os idosos, as pessoas com deficiência ***e*** as pessoas de minorias étnicas ou raciais. Por conseguinte, é importante assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.	(3) A ***UE tencionada adotar,*** até 2050, uma nova estratégia de crescimento ***centrada na transformação da União*** numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, ***com indústrias vibrantes*** que ***continuem a ser líderes mundiais nos respetivos segmentos e impulsionadoras globais de inovação, garantindo, simultaneamente, empregos de qualidade e bem remunerados na União***. Pretende igualmente proteger, conservar e reforçar o capital natural da União e proteger a saúde e o bem-estar dos cidadãos contra riscos e impactos relacionados com o ambiente. ***Nesse sentido, o 8.º programa de ação em matéria de ambiente que decorre até 2030 estabelece o objetivo de acelerar a transição ecológica para uma economia circular neutra em termos climáticos, sustentável, não tóxica, eficiente em termos de recursos, baseada em energias renováveis, resiliente e competitiva, o que procura fazer de forma justa, equitativa e inclusiva, e de proteger, restaurar e melhorar o estado do ambiente, apoiando e desenvolvendo o conjunto de medidas e iniciativas anunciado no âmbito do Pacto Ecológico Europeu.*** Ao mesmo tempo, esta transição afeta de forma díspar homens e mulheres e tem um impacto particular em alguns grupos desfavorecidos ***e vulneráveis***, como os idosos, as pessoas com deficiência, as pessoas de minorias étnicas ou raciais ***e as pessoas e os agregados familiares com rendimentos baixos ou inferiores à média. Além disso, a transição irá afetar de forma diferente as regiões da União, especialmente as regiões estruturalmente desfavorecidas, periféricas e ultraperiféricas.*** Por conseguinte, é importante assegurar que a transição seja equitativa e inclusiva, sem deixar ninguém para trás.

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 4

Proposta de regulamento

Considerando 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) […/…] do Parlamento Europeu e do Conselho ([24]), o objetivo de ***alcançar*** a ***neutralidade climática em toda a economia até 2050***. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo da União de ***redução interna*** das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) ***até 2030*** de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990.	(5) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) ***2021/1119*** do Parlamento Europeu e do Conselho ([24]), o objetivo de ***reduzir as emissões*** a ***zero até 2050, o mais tardar, e o objetivo de alcançar emissões negativas após essa data***. O referido regulamento estabelece igualmente um compromisso vinculativo ***intermédio interno*** da União ***em matéria*** de ***clima de redução*** das emissões líquidas de gases com efeito de estufa (emissões após dedução das remoções) de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990***, até 2030***.
([24]) Regulamento (UE) […/…] do Parlamento Europeu e do Conselho, de […] de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») ***[JO*** L de …/…].	([24]) Regulamento (UE) ***2021/1119*** do Parlamento Europeu e do Conselho, de ***30 de junho*** de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») ***(JO*** L ***243*** de ***9.7.2021, p. 1)***.

Alteração 5

Proposta de regulamento

Considerando 6

Texto da Comissão	*Alteração*
(6) Todos os setores da economia devem contribuir para alcançar essa redução das emissões, incluindo o setor dos transportes rodoviários.	(6) Todos os setores da economia devem contribuir para alcançar essa redução das emissões, incluindo o setor dos transportes rodoviários. ***O setor dos transportes é o único em que as emissões têm vindo a aumentar desde 1990. Tal inclui o transporte rodoviário com veículos ligeiros e pesados, que, em conjunto, representam mais de 70 % do total das emissões dos transportes.***

Alteração 6

Proposta de regulamento

Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) É essencial que a mobilidade individual continue a ser acessível, nomeadamente em termos de preço, para todos, em especial para os trabalhadores que se deslocam diariamente e não têm acesso a transportes públicos de qualidade ou outras soluções de mobilidade.

Alteração 7

Proposta de regulamento

Considerando 6-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-B) Na Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas de 2021, em Glasgow, Reino Unido, conhecida por COP26, foi adotado o compromisso de acelerar a transição mundial para veículos com nível nulo de emissões. Foi igualmente adotado o compromisso de assegurar uma transição justa e sustentável, para que nenhuma região ou comunidade fosse deixada para trás, e foi sublinhada a importância de garantir uma transição justa da força de trabalho e de criar empregos dignos e de qualidade.

Alteração 8

Proposta de regulamento

Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) As medidas previstas no presente regulamento são necessárias no âmbito de um quadro coerente e consistente, indispensável para alcançar a meta global da União de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa.	(7) As medidas previstas no presente regulamento são necessárias no âmbito de um quadro coerente e consistente, indispensável para alcançar a meta global da União de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa ***e de dependência de combustíveis fósseis importados, designadamente as importações de petróleo, que ascenderam a 227,5 mil milhões de EUR só em 2018, que continua a ser a energia mais consumida por veículos ligeiros de passageiros e comerciais (94 %). Enquanto se elimina progressivamente o consumo de petróleo, é fundamental não passar de uma dependência para outra. Para assegurar a viabilidade futura dos fabricantes europeus e reforçar a autonomia estratégica da União, é essencial que a Comissão trabalhe em conjunto com os Estados-Membros e os intervenientes da indústria para proteger a cadeia de abastecimento de materiais estratégicos e terras raras necessários para as tecnologias com emissões reduzidas ou nulas.***

Alteração 9

Proposta de regulamento

Considerando 7-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(7-A) ***Embora a revisão do presente regulamento faça parte dos esforços destinados a alcançar os objetivos ambientais de descarbonização do transporte rodoviário para combater as alterações climáticas, também deve ter em conta as consequências significativas no plano industrial e social desse processo, a fim de garantir emprego e mobilidade acessível para todos.***

Alteração 10

Proposta de regulamento

Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) A fim de alcançar, até 2030, uma redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990, é necessário reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho ([25]), tanto para os automóveis de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros. É igualmente necessário definir uma trajetória clara para novas reduções após 2030, que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050. Sem uma ação ambiciosa em termos de redução das emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes rodoviários, seriam necessárias reduções de emissões mais elevadas noutros setores, incluindo alguns em que a descarbonização se afigura mais difícil.	(8) A fim de alcançar, até 2030, uma redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990 ***e de proporcionar uma via clara para atingir esse objetivo e contribuir para as necessárias reduções de emissões antes de 2030***, é necessário reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho ([25]), tanto para os automóveis de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros. É igualmente necessário definir uma trajetória clara para novas reduções após 2030, que contribuam para a consecução do objetivo de neutralidade climática até 2050. ***Para alcançar esse objetivo, será necessário reduzir as emissões no setor dos transportes em cerca de 90 %, de acordo com o cenário mais eficaz em termos de custos, uma vez que, atualmente, as emissões de gases com efeito de estufa estão a aumentar apenas no setor dos transportes. Paralelamente, é extremamente importante que a legislação complementar da União, como a Diretiva (UE) 2018/2001 ([25 bis]), assegure uma rápida utilização das energias renováveis, para que a frota automóvel da União possa ser alimentada por eletricidade renovável adicional.*** Sem uma ação ambiciosa em termos de redução das emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes rodoviários, seriam necessárias reduções de emissões mais elevadas noutros setores, incluindo alguns em que a descarbonização se afigura mais difícil. ***As transições ecológica e digital também devem abordar a importância da dimensão social para garantir uma mobilidade acessível a todos, nomeadamente o impacto da tributação da energia na acessibilidade em termos de preço, o efeito direto e indireto do aumento dos preços da energia nos transportes em diferentes regiões da União e as consequências industriais para assegurar o emprego e a competitividade da indústria.***

([25]) Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

([25 bis]) Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

Alteração 11

Proposta de regulamento

Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-A) Estudos recentes sugerem que os veículos elétricos a bateria já concorrem com os automóveis convencionais em diversos segmentos, tendo em conta o custo total da sua posse. O reforço das normas de CO_2 aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros irá acelerar a redução do custo total da posse de veículos elétricos a bateria, tornando-os mais atrativos para todos os grupos de consumidores da União do que os veículos equipados com motores de combustão. Normas mais ambiciosas em matéria de CO_2 aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros no período entre 2025 e 2030 também irão acelerar a descarbonização do mercado de automóveis em segunda mão em todos os segmentos, com maiores benefícios para os consumidores com rendimentos baixos e médios.

Alteração 12

Proposta de regulamento

Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO_2 deve promover a disponibilização no mercado da União de uma maior percentagem de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os consumidores e os cidadãos em termos de qualidade do ar e poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel. No contexto global, a cadeia de valor do setor automóvel da UE também tem de desempenhar um papel de liderança na transição em curso para uma mobilidade sem emissões. As normas reforçadas de redução das emissões de CO_2 são tecnologicamente neutras quanto à forma de concretizar os objetivos que estabelecem para a frota. Continua a ser possível recorrer a diferentes tecnologias para alcançar o objetivo de emissões nulas para a frota. Entre os veículos com nível nulo de emissões incluem-se atualmente veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, ***mas*** as inovações tecnológicas são constantes. Os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que incluem também veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho, podem continuar a desempenhar um papel importante na transição.	(9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO_2 deve promover a disponibilização no mercado da União de uma maior percentagem de veículos com nível nulo de emissões e, simultaneamente, trazer benefícios para os consumidores e os cidadãos em termos de qualidade do ar***, reforço da segurança*** e ***eficiência energéticas e respetiva*** poupança de energia, além de garantir a manutenção da inovação na cadeia de valor do setor automóvel. No contexto global, a cadeia de valor do setor automóvel da UE também tem de desempenhar um papel de liderança na transição em curso para uma mobilidade sem emissões. As normas reforçadas de redução das emissões de CO_2 são tecnologicamente neutras quanto à forma de concretizar os objetivos que estabelecem para a frota. Continua a ser possível recorrer a diferentes tecnologias para alcançar o objetivo de emissões nulas para a frota. Entre os veículos com nível nulo de emissões incluem-se atualmente veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível e outros veículos movidos a hidrogénio, ***enquanto*** as inovações tecnológicas são constantes. Os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que incluem também veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho***, desde que sejam assegurados dados fiáveis e completos sobre o desempenho em matéria de emissões desses tipos de veículos***, podem continuar a desempenhar um papel importante na transição.

Alteração 14

Proposta de regulamento

Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) A inovação tecnológica é um requisito prévio para a descarbonização da mobilidade na União, pelo que deve ser apoiada. Face ao aumento da concorrência internacional, a União e os Estados-Membros devem prosseguir os seus esforços para explorar e desenvolver iniciativas que promovam as sinergias no setor, como a Aliança Europeia para as Baterias, e apoiar o investimento público e privado na investigação e inovação no setor automóvel europeu. Tal deverá ter por objetivo manter a liderança tecnológica europeia nesse setor, desenvolver a excelência industrial nas tecnologias do futuro na União e assegurar a sustentabilidade e a competitividade de longo prazo da sua base industrial.

Alteração 15

Proposta de regulamento

Considerando 10-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-B) Alguns Estados-Membros declararam planos para acelerar a introdução de veículos com nível nulo de emissões, estabelecendo uma data de eliminação progressiva para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos emissores de CO_2 colocados no mercado nos seus territórios antes da data estabelecida a nível da União. A Comissão deve identificar opções para facilitar a transição dos Estados-Membros para veículos ligeiros com nível nulo de emissões, em consonância com esses planos.

Alteração 16

Proposta de regulamento

Considerando 10-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-C) Sinais regulamentares claros devem permitir que os fabricantes concretizem as suas decisões de investimento. A ausência desses sinais pode acarretar o risco de a indústria automóvel na União perder competitividade e liderança tecnológica por não investir rapidamente bem como quota de mercado a nível mundial e interno.

Alteração 17

Proposta de regulamento

Considerando 10-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-D) Reforçar o diálogo social no setor automóvel é crucial para o processo de negociação e a adoção dos planos territoriais de transição justa e dos planos nacionais sociais para a ação climática a nível dos fabricantes, regional e setorial. É essencial para assegurar a transformação da mão de obra numa determinada área geográfica, de uma forma que reflita as possibilidades da região.

Alteração 18

Proposta de regulamento

Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(11) Os objetivos das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 revistas devem ser acompanhados de uma estratégia europeia para fazer face aos desafios colocados pela expansão do fabrico de veículos com nível nulo de emissões e das tecnologias conexas, bem como à necessidade de melhoria de competências e requalificação dos trabalhadores do setor e de diversificação e reconversão das atividades económicas. Sempre que adequado, deve ***ponderar-se*** a concessão de apoio financeiro a nível da UE e dos Estados-Membros para atrair investimento privado, nomeadamente por via do Fundo Social Europeu Mais, do Fundo para uma Transição Justa, do Fundo de Inovação, do Mecanismo de Recuperação e Resiliência e de outros instrumentos do quadro financeiro plurianual e do Instrumento de Recuperação da União Europeia, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais. As regras revistas em matéria de auxílios estatais nos domínios do ambiente e da energia permitirão aos Estados-Membros apoiar as empresas na descarbonização dos processos de produção e na adoção de tecnologias mais verdes no contexto da Nova Estratégia Industrial.	(11) Os objetivos das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 revistas devem ser acompanhados de uma estratégia europeia para fazer face aos desafios colocados pela expansão do fabrico de veículos com nível nulo de emissões e das tecnologias conexas, ***tendo simultaneamente em conta as especificidades de cada Estado-Membro,*** bem como à necessidade de melhoria de competências e requalificação dos trabalhadores do setor e de diversificação e reconversão das atividades económicas***, mantendo ao mesmo tempo os níveis de emprego no setor automóvel na União. Deve ser prestada especial atenção ao impacto que essa transição terá nas microempresas e nas PME em toda a cadeia de abastecimento.*** Sempre que adequado, deve ***ser assegurada*** a concessão de apoio financeiro a nível da UE e dos Estados-Membros para atrair investimento privado, nomeadamente por via do Fundo Social Europeu Mais, do Fundo para uma Transição Justa, do Fundo de Inovação, do ***Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, do Fundo de Coesão, do*** Mecanismo de Recuperação e Resiliência e de outros instrumentos do quadro financeiro plurianual e do Instrumento de Recuperação da União Europeia, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais***. Além disso, seria igualmente necessário um fluxo de financiamento específico a nível da União para a transição no setor automóvel, a fim de fazer face, em especial, a eventuais impactos negativos no emprego.*** As regras revistas em matéria de auxílios estatais nos domínios do ambiente e da energia permitirão aos Estados-Membros apoiar as empresas na descarbonização dos processos de produção e na adoção de tecnologias mais verdes no contexto da Nova Estratégia Industrial.

Alteração 19

Proposta de regulamento

Considerando 12

Texto da Comissão	*Alteração*
(12) A Nova Estratégia Industrial atualizada ***(26)*** prevê a criação conjunta de trajetórias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, deve ser definida uma trajetória de transição para o ecossistema de mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel. Esta trajetória deve ter especialmente em conta as PME que fazem parte da cadeia de abastecimento automóvel e a consulta dos parceiros sociais, incluindo pelos Estados-Membros, e tirar igualmente partido da Agenda de Competências para a Europa, que inclui iniciativas, como o Pacto para as Competências, que visam mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia, tendo em vista a dupla transição ecológica e digital. Deve ainda incluir as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a acessibilidade dos preços dos veículos com nível nulo de emissões. Os progressos realizados nesta trajetória de transição abrangente para o ecossistema de mobilidade devem ser acompanhados, ***de dois em dois*** anos, no âmbito de um relatório intercalar a apresentar pela Comissão, que analise, entre outros aspetos, os progressos registados em termos de disponibilização de veículos com nível nulo de emissões, a evolução dos respetivos preços, o desenvolvimento e a implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, o potencial contributo de tecnologias inovadoras para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima, a competitividade internacional, os investimentos na cadeia de valor do setor automóvel, a melhoria das competências e a requalificação dos trabalhadores e a reconversão das atividades económicas. O relatório intercalar basear-se-á também nos relatórios intercalares ***bienais*** que os Estados-Membros apresentam no âmbito do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos. A Comissão deve consultar os parceiros sociais durante a preparação do relatório intercalar, incluindo os resultados do diálogo social. Continuam a surgir inovações na cadeia de abastecimento automóvel. Tecnologias inovadoras, como a produção de eletrocombustíveis com captura direta de ar, poderão, se forem desenvolvidas, oferecer perspetivas de mobilidade com impacto neutro no clima a preços acessíveis. A Comissão deve, por conseguinte, acompanhar os progressos na inovação do setor no âmbito do seu relatório intercalar.	(12) A Nova Estratégia Industrial atualizada ***(26)*** prevê a criação conjunta de trajetórias de transição ecológica e digital em parceria com a indústria, as autoridades públicas, os parceiros sociais e outras partes interessadas. Neste contexto, deve ser definida uma trajetória de transição para o ecossistema de mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel***, em total transparência e em consulta com todas as partes interessadas, nomeadamente através da eventual criação de um fórum específico para o diálogo social no setor automóvel***. A trajetória deve ter especialmente em conta as PME***, incluindo as microempresas*** que fazem parte da cadeia de abastecimento automóvel e a consulta dos parceiros sociais, incluindo pelos Estados-Membros, e tirar igualmente partido ***da recomendação do Conselho sobre a garantia de uma transição justa para a neutralidade climática e*** da Agenda de Competências para a Europa, que inclui iniciativas, como o Pacto para as Competências, que visam mobilizar o setor privado e outras partes interessadas para a melhoria de competências e a requalificação da mão de obra europeia, tendo em vista a dupla transição ecológica e digital. Deve ainda incluir as medidas e os incentivos adequados, a nível europeu e nacional, para impulsionar a acessibilidade dos preços ***e a sustentabilidade*** dos veículos com nível nulo de emissões. ***Deve igualmente abordar o papel que os contratos públicos podem desempenhar na trajetória e, a esse respeito, a Comissão deve ponderar a revisão da Diretiva (UE) 2019/1161 do Parlamento Europeu e do Conselho (26-A), a fim de assegurar o seu alinhamento com os objetivos do Regulamento (UE) 2019/631.*** Os progressos realizados nesta trajetória de transição abrangente para o ecossistema de mobilidade devem ser acompanhados, ***todos os*** anos, no âmbito de um relatório intercalar a apresentar pela Comissão, que analise, entre outros aspetos, os progressos registados em termos de disponibilização de veículos com nível nulo de emissões, a evolução dos respetivos preços ***e o seu consumo de energia, os impactos nos consumidores***, o desenvolvimento e a implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, o ***desenvolvimento da quota de energias renováveis tal como exigido pela Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho (26-B), o*** potencial contributo de tecnologias inovadoras para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima, a competitividade internacional, os investimentos na cadeia de valor

(26) Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa [COM(2021)0350].

Texto da Comissão	*Alteração*
	do setor automóvel, a melhoria das competências e a requalificação dos trabalhadores e a reconversão das atividades económicas***, sobretudo nas regiões com uma percentagem elevada de postos de trabalho relacionados com a cadeia de valor automóvel, e as emissões relacionadas com a idade dos veículos ligeiros, tendo simultaneamente em conta medidas destinadas a uma eliminação progressiva síncrona, socialmente justa e respeitadora do ambiente dos veículos mais antigos***. O relatório intercalar basear-se-á também nos relatórios intercalares que os Estados-Membros apresentam no âmbito do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos. A Comissão deve consultar os parceiros sociais durante a preparação do relatório intercalar, incluindo os resultados do diálogo social. ***A Comissão deve igualmente consultar um vasto leque de peritos independentes, partes interessadas e administrações nacionais e regionais, a fim de assegurar uma base de conhecimentos abrangente.*** Continuam a surgir inovações na cadeia de abastecimento automóvel. Tecnologias inovadoras, como a produção de eletrocombustíveis com captura direta de ar ***e carros movidos a hidrogénio com tecnologia de sistema de armazenamento de hidrogénio a bordo***, poderão, se forem desenvolvidas, oferecer perspetivas de mobilidade com impacto neutro no clima a preços acessíveis. A Comissão deve, por conseguinte, acompanhar os progressos na inovação do setor no âmbito do seu relatório intercalar.

(26) Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa [COM(2021)0350].

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

(26-B) ***Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).***

Alteração 20

Proposta de regulamento

Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Embora o presente regulamento se aplique apenas aos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos, é importante que integre um plano de ação mais abrangente a nível da União que vise a descarbonização da frota existente, por forma a proteger o ambiente e a saúde dos cidadãos em todos os Estados-Membros. A frota atual irá continuar a ser, durante muito tempo, um fator que contribui para o subdesempenho ambiental, devido ao ritmo lento da renovação da frota. Além disso, o mercado existente de veículos poluentes em segunda mão na Europa Central e Oriental cria o risco de deslocar a poluição para regiões da União menos desenvolvidas economicamente. Alcançar os objetivos climáticos ambiciosos até 2050 deve ser acompanhado pelo direito de todos os cidadãos da União a um ar mais limpo. Para acelerar a redução das emissões da frota existente, é extremamente importante que a Comissão apresente rapidamente medidas legislativas destinadas a criar um quadro propício ao recondicionamento e a promover a utilização das tecnologias atualmente disponíveis que reduzem as emissões de CO_2, como os combustíveis hipocarbónicos ou faróis com menor consumo de energia, a acelerar a transferência modal do transporte de mercadorias e de passageiros, a promover hábitos de transporte mais respeitadores do ambiente, nomeadamente o uso partilhado de automóveis, a mobilidade não motorizada e os transportes públicos nas cidades, e a dar resposta ao risco de fuga de carbono automóvel na União.

Alteração 21

Proposta de regulamento

Considerando 12-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-B) A fim de assegurar o alinhamento com o novo objetivo climático da União para 2030, bem como com as normas reforçadas em matéria de CO_2, deve ser apresentada uma atualização da Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Concelho ([26-C]), incluindo a possibilidade de alargar o seu âmbito de aplicação aos veículos detidos ou alugados por uma empresa privada com um determinado tamanho de frota, visando promover uma maior procura por veículos com nível nulo de emissões. Considerando que os veículos das frotas comerciais entram mais rapidamente no mercado privado, tal permitiria o estabelecimento mais rápido de um mercado de segunda mão para veículos com nível nulo de emissões, o que será especialmente importante para as regiões onde a transição seja mais difícil, contribuindo também para uma paridade de preços mais rápida em relação aos veículos convencionais em toda a União.

([26-C]) ***Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (JO L 120 de 15.5.2009, p. 5).***

Alteração 22

Proposta de regulamento

Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) Os referidos objetivos para a frota da UE devem ser complementados pela necessária implantação da infraestrutura de carregamento e abastecimento, ***tal como estabelecido na*** Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([27]).	(13) Os referidos objetivos para a frota da UE devem ser complementados pela necessária implantação da infraestrutura de carregamento e abastecimento, ***que é fundamental para atingir os objetivos reforçados. Por esse motivo, tendo em conta a aplicação fraca e lenta da*** Diretiva 2014/94/UE ***do Parlamento Europeu e do Conselho*** ([27])***, os objetivos reforçados de redução das emissões de CO_2 devem ser acompanhados por um regulamento ambicioso sobre infraestruturas para combustíveis alternativos, prevendo objetivos obrigatórios ambiciosos para a implantação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos 27 Estados-Membros. Esses objetivos devem ser complementados por objetivos ambiciosos para a implantação dos pontos de carregamento privados nos edifícios previstos na Diretiva 2010/31***/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ***([27-A]). Nesse contexto, é fundamental que o investimento na implantação da infraestrutura necessária seja mantido e reforçado.***
([27]) Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).	([27]) Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1). ***([27-A]) Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa ao desempenho energético dos edifícios (JO L 153 de 18.6.2010, p. 13).***

Alteração 23

Proposta de regulamento

Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-A) Considerando que existem mais de mil milhões de veículos movidos a combustíveis fósseis em todo o mundo, responsáveis por mais de 30 % das emissões globais de CO_2, a conversão de veículos térmicos para veículos elétricos é uma solução complementar à oferta dos fabricantes tradicionais, permitindo acelerar a transição ecológica ao mesmo tempo que se recorre à economia circular;

Alteração 24

Proposta de regulamento

Considerando 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(14) Os fabricantes devem dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as suas frotas, a fim de gerirem a transição para veículos com nível nulo de emissões de forma eficaz em termos de custos, ***pelo*** que ***é adequado manter*** a ***abordagem*** de ***redução*** dos ***níveis-alvo em intervalos de cinco anos***.	(14) Os fabricantes devem dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as suas frotas, a fim de gerirem a transição para veículos com nível nulo de emissões de forma eficaz em termos de custos, ***o*** que ***apoia a sua competitividade e prepara o terreno para inovações futuras, tendo em conta*** a ***necessidade*** de ***proporcionar uma trajetória clara para a implantação desses veículos, assegurando a contribuição do setor*** dos ***transportes rodoviários para o objetivo climático da União para 2030***.

Alteração 25

Proposta de regulamento

Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(15) Com a aplicação de objetivos mais rigorosos para a frota da UE ***a partir de 2030***, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões (ZLEV) deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e correria o risco de pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/631. O mecanismo de incentivo para ZLEV deve, pois, ser suprimido ***a partir de 2030***. ***Antes dessa data, ou seja, ao longo da corrente década, o mecanismo de incentivo para ZLEV continuará a apoiar a disponibilização de veículos com emissões entre 0 g CO_2/km e 50 g CO_2/km, nomeadamente veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível movidos a hidrogénio e veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho. Após essa data,*** os veículos híbridos elétricos recarregáveis continuarão a ser incluídos nos objetivos para a frota impostos aos fabricantes de veículos.	(15) Com a aplicação de objetivos mais rigorosos para a frota da UE, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões (ZLEV) deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e correria o risco de pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/631. O mecanismo de incentivo para ZLEV deve, pois, ser suprimido. Os veículos híbridos elétricos recarregáveis continuarão a ser incluídos nos objetivos para a frota impostos aos fabricantes de veículos.

Alteração 26

Proposta de regulamento

Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-A) Nos termos do Regulamento (UE) 2019/631, as reduções de emissões alcançadas através de inovações que não são contabilizadas no ensaio de homologação são atualmente contabilizadas através de créditos de ecoinovação, que podem ser contabilizados para o objetivo de redução do fabricante. A redução de emissões que pode ser reivindicada está atualmente limitada a 7 g/km por fabricante. Esse limite deve ser ajustado para um valor inferior, de acordo com os objetivos mais rigorosos, a fim de assegurar que este sistema se mantenha limitado a verdadeiras inovações e não esteja a incentivar ambições menores em termos de venda de veículos com nível nulo de emissões.

Alteração 27

Proposta de regulamento

Considerando 15-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-B) Apoiar a inovação tecnológica e social é um elemento importante para incentivar uma transição mais rápida para uma mobilidade sem emissões. Já está disponível um financiamento significativo para a inovação no ecossistema de mobilidade através de diferentes instrumentos de financiamento da União, em particular o Horizonte Europa, o InvestEU, o Fundo de Desenvolvimento Regional, o Fundo de Coesão, o Fundo de Inovação e o Mecanismo de Recuperação e Resiliência. Embora se espere que objetivos anuais ambiciosos de redução das emissões de CO_2 impulsionem a inovação na cadeia de abastecimento automóvel, o objetivo principal do presente regulamento é proporcionar uma redução das emissões de CO_2 que seja real, efetiva e verificável.

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 28

Proposta de regulamento

Considerando **16-A (novo)**

Texto da Comissão	*Alteração*
	(16-A) Os objetivos estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/631 são parcialmente atingidos pelas vendas de veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV). As emissões desses veículos são atualmente contabilizadas através da utilização de um fator de utilização estabelecido pelo Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ([1-A]), que representa a proporção da distância percorrida utilizando a bateria em comparação com a distância percorrida utilizando o motor de combustão. Contudo, esse fator de utilização não se baseia em dados representativos das condições reais, mas sim numa estimativa. A Comissão tem vindo a recolher dados relativos ao consumo de combustível em condições reais através de contadores de consumo de combustível a bordo de automóveis de passageiros desde 1 de janeiro de 2021, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2019/631. O fator de utilização dos OVC-HEV deve ser revisto sem demora, utilizando esses dados, a fim de assegurar que reflitam as emissões reais de condução. O fator de utilização atualizado deve ser aplicado a partir de 2025, o mais tardar, e deve ser revisto regularmente para garantir que continua a ser representativo das emissões reais.

([1-A]) Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

Alteração 30

Proposta de regulamento

Considerando 18

Texto da Comissão	*Alteração*
(18) A fim de assegurar uma distribuição equitativa do esforço de redução, as duas curvas de valores-limite para os veículos comerciais ligeiros mais leves e mais pesados devem ser ajustadas de modo que reflita os objetivos reforçados de redução das emissões de CO_2.	***Suprimido***

Alteração 121

Proposta de regulamento

Considerando 21

Texto da Comissão	*Alteração*
(21) Tendo em conta o reforço dos objetivos globais de redução das emissões de gases com efeito de estufa e a fim de evitar potenciais efeitos de distorção do mercado, é necessário harmonizar os requisitos de redução aplicáveis a todos os fabricantes presentes no mercado da União, com exceção dos responsáveis por menos de 1 000 veículos novos matriculados por ano civil. Por conseguinte, a partir de ***2030***, deve ser suprimida a possibilidade de os fabricantes responsáveis por 1 000 a 10 000 automóveis de passageiros ou por 1 000 a 22 000 veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez num ano civil solicitarem a derrogação dos seus objetivos de emissões específicas.	(21) Tendo em conta o reforço dos objetivos globais de redução das emissões de gases com efeito de estufa e a fim de evitar potenciais efeitos de distorção do mercado, é necessário harmonizar os requisitos de redução aplicáveis a todos os fabricantes presentes no mercado da União, com exceção dos responsáveis por menos de 1 000 veículos novos matriculados por ano civil. Por conseguinte, a partir de ***2036***, deve ser suprimida a possibilidade de os fabricantes responsáveis por 1 000 a 10 000 automóveis de passageiros ou por 1 000 a 22 000 veículos comerciais ligeiros matriculados pela primeira vez num ano civil solicitarem a derrogação dos seus objetivos de emissões específicas.

Alteração 31

Proposta de regulamento

Considerando 23

Texto da Comissão	*Alteração*
(23) Os progressos realizados ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/631 no sentido de alcançar os objetivos de redução fixados para 2030 e para os anos subsequentes devem ser avaliados em ***2026***. Para tal, devem ser tidos em conta todos os aspetos analisados nos relatórios ***bienais***.	(23) Os progressos realizados ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/631 no sentido de alcançar os objetivos de redução fixados para 2030 e para os anos subsequentes devem ser avaliados em ***2027***. Para tal, devem ser tidos em conta todos os aspetos analisados nos relatórios ***anuais***.

Alteração 32

Proposta de regulamento

Considerando 23-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(23-A) É importante avaliar as emissões ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos ligeiros a nível da União. Para o efeito, a Comissão deve, o mais tardar até 31 de dezembro de 2023, desenvolver uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO_2 ao longo de todo o ciclo de vida desses veículos colocados no mercado da União a fim de obter uma visão global do seu impacto ambiental. A Comissão deve adotar medidas de acompanhamento, incluindo, se for caso disso, propostas legislativas destinadas a apoiar os progressos da União na concretização das suas ambições em matéria de clima. Além disso, é importante desenvolver uma metodologia para avaliar o desempenho ambiental global dos veículos, calculado não só em termos de emissões de CO_2, mas também tendo em conta a pegada ambiental global.

Alteração 33

Proposta de regulamento

Considerando 24

Texto da Comissão	*Alteração*
(24) A ***possibilidade de afetar as*** receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias ***a um fundo específico ou a um programa pertinente foi avaliada em conformidade com o artigo 15.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2019/631, tendo-se concluído que tal aumentaria significativamente os encargos administrativos e não beneficiaria diretamente o setor automóvel na sua transição. Por conseguinte, as receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias devem continuar a*** ser ***consideradas receitas do orçamento geral da União, em conformidade*** com ***o artigo 8.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2019/631***.	(24) A ***afetação das*** receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias ***deve ser feita para apoiar uma transição justa para uma economia com impacto neutro no clima e, mais concretamente, para atenuar quaisquer impactos negativos no emprego da transição no setor automóvel. A Comissão deve apresentar, se for caso disso, uma proposta para a criação desse instrumento de financiamento. Ao fazê-lo, deve ser dada especial atenção às regiões e às comunidades afetadas, que podem*** ser ***mais vulneráveis devido à presença de uma indústria automóvel intensa ou às suas características regionais específicas, que dificultam a transição para um transporte rodoviário*** com ***nível nulo de emissões, como as regiões ultraperiféricas***.

Alteração 74

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 1 — alínea -a) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 1.º — n.º 4 — alínea a)

Texto em vigor	*Alteração*
	-a) No n.º 4, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.1;	«a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.1***, tal como estabelecido no Regulamento (UE) 2019/631, para respeitar os ciclos de produção***;»

Alteração 35

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 1 — alínea -a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 1 — n.º 4 — alínea b)

Texto em vigor	*Alteração*
	-a-A) No n.º 4, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % da média do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.1.	«***b***) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 15 % da média do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.1***, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2019/631***.»

Alteração 36

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 1 — alínea c)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 1 — n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
c) ***No*** n.º 6***, os termos «A partir de 1 de janeiro de 2025,» são substituídos por «De 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2029»,»***;	c) ***É suprimido o*** n.º 6;

Alteração 37

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 3 — alínea a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 3 — n.º 1 — alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	a-A) É inserida a seguinte alínea:
	«a-A) "veículo híbrido elétrico recarregável", ou PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle), um veículo movido por uma combinação de um motor elétrico com uma bateria recarregável e um motor de combustão interna, que podem funcionar em conjunto ou separadamente.»

Alteração 38

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 3 — alínea b-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 3 — n.º 1 — alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	b-A) É inserida a seguinte alínea:
	«b-A) «Veículo de empresa», um veículo detido ou alugado por uma empresa privada, tal como definido no Regulamento (CE) n.º 2157/2001 ([1-A]) do Conselho e utilizado para fins profissionais.

([1-A]) Regulamento (CE) n.º 2157/2001 do Conselho, de 8 de outubro de 2001, relativo ao estatuto da sociedade europeia (SE) (JO L 294 de 10.11.2001, p. 1).

Alteração 41

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 5 — alínea a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 7 — n.º 10

Texto em vigor	*Alteração*
	a-A) O n.º 10 passa a ter a seguinte redação:
10. A Comissão deve, o mais tardar até 2023, ***avaliar a possibilidade de desenvolver*** uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado da União. A Comissão transmite ao Parlamento Europeu e ao Conselho ***a referida avaliação***, incluindo, se for caso disso, propostas de medidas de acompanhamento, como, por exemplo, propostas legislativas.	«10. O mais tardar até 2023, ***a Comissão publica um relatório em que estabelece*** uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação coerente de dados sobre as emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado da União***, incluindo uma metodologia para a avaliação das emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida dos combustíveis e da energia consumidos pelos veículos***. A Comissão transmite ao Parlamento Europeu e ao Conselho ***o referido relatório***, incluindo, se for caso disso, propostas de medidas de acompanhamento, como, por exemplo, propostas legislativas.»

Alteração 42

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 5 — alínea a-B) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 7 — n.º 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	a-B) É inserido o seguinte n.º 10-A:
	«10-A. A partir de 1 de janeiro de 2024, os fabricantes podem, a título voluntário, transmitir os dados relativos às emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado da União referidos no n.º 10 do presente artigo às autoridades competentes a que se refere o n.º 6 do presente artigo e aos Estados-Membros, que os comunicam seguidamente à Comissão em conformidade com o n.º 2 do presente artigo. A partir de 1 de janeiro de 2028, estes dados são incorporados nas informações indicadas nos anexos II e III, parte A;»

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 43

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 5-A (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 8 — n.º 4

Texto em vigor	*Alteração*
	5-A) No artigo 8.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:
4. Os montantes correspondentes à taxa sobre as emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União.	4. Os montantes correspondentes à taxa sobre as emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União.
	Até 31 de dezembro de 2023, a Comissão apresenta um relatório em que expõe pormenorizadamente a necessidade de financiamento específico para assegurar uma transição justa no setor automóvel, com o objetivo de atenuar impactos negativos no emprego e outros impactos económicos em todos os Estados-Membros afetados, em especial nas regiões e comunidades mais afetadas pela transição. O relatório deve, se for caso disso, ser acompanhado de uma proposta legislativa para criar um instrumento de financiamento da União para dar resposta a essa necessidade e, em especial, coordenar e financiar medidas preventivas e reativas de reestruturação a nível local e regional e financiar a formação, a requalificação e a melhoria das competências dos trabalhadores do setor automóvel, incluindo os fabricantes de automóveis, os seus fornecedores de componentes e os serviços conexos de manutenção e reparação, em especial nas pequenas e médias empresas.
	O instrumento de financiamento pode assumir a forma de um instrumento de financiamento específico ou fazer parte do Fundo Social para o Clima ou de um Fundo para uma Transição Justa revisto. As receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias são afetadas para esse efeito.

Alteração 122

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 ponto 6

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 10 — parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
«Podem ser concedidas derrogações requeridas ao abrigo do n.º 1 relativamente aos objetivos de emissões específicas aplicáveis até ao ano civil de ***2029***, inclusive.»;	«Podem ser concedidas derrogações requeridas ao abrigo do n.º 1 relativamente aos objetivos de emissões específicas aplicáveis até ao ano civil de ***2035***, inclusive.»;

Alteração 44

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 6-A (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 10 — n.º 4 — parágrafo 1

Texto em vigor	*Alteração*
	(6-A) No artigo 10.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:
4. Podem requerer derrogações ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I, parte A, pontos 1 a 4 e ponto 6.3, os fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por 10 000 a 300 000 automóveis novos de passageiros matriculados por ano civil na União.	***«4.*** Podem requerer derrogações ao objetivo de emissões específicas calculado nos termos do anexo I, parte A, pontos 1 a 4 e ponto 6.3, ***relativamente aos anos até 2028, inclusive,*** os fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por 10 000 a 300 000 automóveis novos de passageiros matriculados por ano civil na União.»

Alteração 45

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 6-B (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 11 — n.º 1

Texto em vigor	*Alteração*
	6-B) O artigo 11.º, n.º 1, passa a ter a seguinte redação:
1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO_2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras ou da combinação de tecnologias inovadoras («pacotes tecnológicos inovadores»).	1. Mediante pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO_2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras ou da combinação de tecnologias inovadoras («pacotes tecnológicos inovadores»).
Essas tecnologias só devem ser tomadas em consideração se a metodologia adotada para as avaliar for capaz de produzir resultados verificáveis, repetíveis e comparáveis.	Essas tecnologias só devem ser tomadas em consideração se a metodologia adotada para as avaliar for capaz de produzir resultados verificáveis, repetíveis e comparáveis.
A contribuição total dessas tecnologias para reduzir as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante não podem ultrapassar 7 g de CO_2/km.	A contribuição total dessas tecnologias para reduzir as emissões médias específicas de CO_2 de um fabricante não podem ultrapassar 7 g de CO_2/km ***até 2024;***
	— 5 g CO_2/km a partir de 2025;
	— 4 g CO_2/km a partir de 2027;
	— 2 g CO_2/km a partir de 2030 até ao ano de 2034, inclusive.

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Texto em vigor	*Alteração*
A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que alterem o presente regulamento através do ajustamento do limite máximo referido no terceiro parágrafo do presente número, com efeitos a partir de 2025, a fim de ter em conta a evolução tecnológica, garantindo simultaneamente uma proporção equilibrada do nível desse limite máximo em relação às emissões específicas médias de CO_2 dos fabricantes.	A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que alterem o presente regulamento através do ajustamento do limite máximo referido no terceiro parágrafo do presente número ***para um valor inferior***, com efeitos a partir de 2025, a fim de ter em conta a evolução tecnológica, garantindo simultaneamente uma proporção equilibrada do nível desse limite máximo em relação às emissões específicas médias de CO_2 dos fabricantes.

Alteração 46

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 6-C (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 11-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-C) É inserido o seguinte artigo:
	«Artigo 11.º-A
	Conceção ecológica
	A fim de assegurar que a transição para uma mobilidade sem emissões contribui plenamente para os objetivos da União em matéria de eficiência energética e de economia circular, a Comissão apresenta, até 31 de dezembro de 2023, propostas relativas ao estabelecimento de requisitos mínimos de conceção ecológica para todos os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos, incluindo os requisitos em matéria de eficiência energética, durabilidade e reparabilidade de peças essenciais, tais como luzes, componentes eletrónicos e baterias, e os requisitos mínimos para a recuperação de metais, plásticos e matérias-primas críticas, tendo em conta os princípios aplicados a outros produtos relacionados com a energia nos termos da Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1-A]).
	([1-A]) Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativa à criação de um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos relacionados com o consumo de energia (JO L 285 de 31.10.2009, p. 10).»

Alteração 47

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 6-D (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 12 — n.º 3

Texto em vigor	*Alteração*
	6-D) No artigo 12.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:
3. A fim de impedir o aumento da disparidade das emissões em condições reais de utilização, a Comissão deve avaliar, até 1 de junho de 2023, o modo como os dados relativos ao consumo de combustível e de energia podem ser utilizados para garantir que os valores das emissões de CO_2 e do consumo de combustível ou de energia dos veículos determinados nos termos do Regulamento (CE) n.***o*** 715/2007 permaneçam representativos das emissões em condições reais de utilização ao longo do tempo para cada fabricante.	3. A fim de impedir o aumento da disparidade das emissões em condições reais de utilização, a Comissão deve avaliar, até 1 de junho de 2023, o modo como os dados ***reais*** relativos ao consumo de combustível e de energia***, recolhidos em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2021/392 da Comissão ([1-A]),*** podem ser utilizados para garantir que os valores das emissões de CO_2 e do consumo de combustível ou de energia dos veículos determinados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 permaneçam representativos das emissões em condições reais de utilização ao longo do tempo para cada fabricante.
A Comissão deve monitorizar e informar anualmente sobre a evolução da disparidade a que se refere o primeiro parágrafo ***durante o período*** de 2021 ***a 2026*** e, ***com o objetivo de impedir o seu aumento, deve avaliar***, em ***2027, a viabilidade*** de ***um mecanismo destinado*** a ***ajustar*** as emissões específicas médias de CO_2 do fabricante ***a partir de 2030 e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa para pôr em prática esse mecanismo***.	A Comissão deve monitorizar e informar anualmente sobre a evolução da disparidade a que se refere o primeiro parágrafo ***a partir*** de 2021 e, ***se for caso disso, logo que estejam disponíveis dados suficientes***, ***e o mais tardar*** em ***31 de dezembro*** de ***2026, apresentar uma proposta legislativa com vista*** a ***colmatar essa lacuna, ajustando*** as emissões específicas médias de CO_2 do fabricante***, com recurso a dados reais recolhidos em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2021/392 da Comissão***.
	Além disso, a Comissão deve avaliar, em especial, a utilização dos dados relativos ao consumo de combustível e de energia referidos no n.º 1 do presente artigo para veículos híbridos elétricos com carregamento exterior (VHE OVC). Utilizando esses dados, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 17.º para adaptar os fatores de utilização aplicados aos veículos híbridos elétricos com carregamento exterior, a fim de assegurar que as suas emissões sejam representativas da condução em condições reais a partir de 2025.

([1-A]) Regulamento de Execução (UE) 2021/392 da Comissão, de 4 de março de 2021, relativo à vigilância e comunicação de dados respeitantes às emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros nos termos do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1014/2010, (UE) n.º 293/2012, (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153 da Comissão (JO L 77 de 5.3.2021, p. 8).

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 48

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 6-E (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 12 — n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	6-E) Ao artigo 12.º, é aditado o seguinte número:
	«4-A. Até 31 de dezembro de 2023, a Comissão adota atos delegados em conformidade com o artigo 17.º a fim de completar o presente regulamento através do estabelecimento de uma metodologia para medir e comparar a eficiência dos veículos com emissões nulas ou com baixas emissões com base na quantidade de eletricidade necessária para conduzir 100 quilómetros. Essa metodologia deve, em especial, ter em conta as implicações da eletricidade utilizada na quantidade de recursos exigidos pelas baterias internas de armazenamento de energia desses veículos.
	O mais tardar até 31 de dezembro de 2024, a Comissão deve apresentar uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para impor limiares mínimos de eficiência energética aplicáveis aos novos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões colocados no mercado da União.»

Alteração 50

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 9

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 14.º-A

Texto da Comissão	*Alteração*
Artigo 14.º-A	Artigo 14.º-A
Relatório intercalar	Relatório intercalar
Até 31 de dezembro de 2025 e, posteriormente, ***de dois em dois*** anos, a Comissão apresenta um relatório sobre os progressos realizados no sentido da mobilidade rodoviária com emissões nulas. O relatório deve, em especial, acompanhar e avaliar a necessidade de eventuais medidas adicionais para facilitar ***a*** transição, nomeadamente a disponibilização de meios financeiros.	Até 31 de dezembro de 2025 e, posteriormente, ***todos os*** anos, a Comissão apresenta um relatório sobre os progressos realizados no sentido da mobilidade rodoviária com emissões nulas. O relatório deve, em especial, acompanhar e avaliar a necessidade de eventuais medidas adicionais para facilitar ***uma*** transição ***justa***, nomeadamente a disponibilização de meios financeiros.

Texto da Comissão	*Alteração*
No seu relatório, a Comissão deve tomar em consideração todos os fatores que contribuam para um progresso eficaz em termos de custos rumo à neutralidade climática até 2050. Estes incluem ***a disponibilização de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, os progressos na consecução das metas de implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento, tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, o potencial contributo de tecnologias inovadoras e dos combustíveis alternativos sustentáveis para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima, o impacto nos consumidores, os progressos no diálogo social, bem como aspetos que facilitem uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade rodoviária com emissões nulas.;***	No seu relatório, a Comissão deve tomar em consideração todos os fatores que contribuam para um progresso eficaz em termos de custos rumo à neutralidade climática até 2050. Estes incluem:
	a) progressos na implantação de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, bem como na acessibilidade dos preços e na eficiência energética;
	b) os impactos nos consumidores, em especial os que têm rendimentos baixos e médios, e o ritmo de adoção de veículos com nível nulo ou baixo de emissões nesses segmentos de consumidores, bem como a disponibilidade e o âmbito de medidas a nível da União, dos Estados-Membros e a nível local para apoiar essa adoção;
	c) o mercado de veículos usados;
	d) os progressos na consecução de uma implantação suficiente de infraestruturas de carregamento e abastecimento públicas e privadas, incluindo, nomeadamente, os progressos na consecução das metas tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos e na Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1-A]);
	e) progressos no aumento da quantidade de energias renováveis na União, em conformidade com a Diretiva (UE) 2018/2001;
	f) o potencial contributo das tecnologias de inovação e dos combustíveis alternativos sustentáveis, incluindo os combustíveis sintéticos, para alcançar a neutralidade climática no setor dos transportes;
	g) emissões ao longo do ciclo de vida dos novos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros colocados no mercado, utilizando a metodologia adotada nos termos do artigo 7.º, n.º 10,

Texto da Comissão	*Alteração*
	h) os progressos no diálogo social, bem como aspetos que visam facilitar uma transição economicamente viável e socialmente justa, tendo em conta o emprego e a competitividade, para uma mobilidade rodoviária com emissões nulas.
	i) os impactos no emprego, a avaliar através de um levantamento pormenorizado da evolução dos postos de trabalho na indústria automóvel e o efeito nas regiões em que estas indústrias estão localizadas, bem como medidas, incluindo medidas financeiras, a nível da União, dos Estados-Membros ou a nível local para atenuar os impactos socioeconómicos nessas regiões, incluindo programas de melhoria de competências e requalificação;
	k) o potencial contributo de medidas adicionais nacionais e da União destinadas a reduzir a idade média e, por conseguinte, as emissões da frota de veículos ligeiros, tais como medidas de apoio à eliminação progressiva dos veículos mais antigos de uma forma socialmente justa e respeitadora do ambiente;
	([1-A]) Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de maio de 2010, relativa ao desempenho energético dos edifícios (JO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

Alteração 51

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 9

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 14-A — parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Em consonância com a recomendação do Conselho (UE) …/… [recomendação do Conselho sobre a garantia de uma transição justa para a neutralidade climática], os Estados-Membros são convidados a elaborar planos territoriais de transição justa para a sua indústria automóvel, em estreito diálogo com os parceiros sociais, a fim de orientar as mudanças estruturais de uma forma socialmente aceitável e evitar perturbações sociais.

Alteração 80

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 9-A (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 14-A-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	9-A) É inserido o seguinte artigo:
	«Artigo 14.º-A-A
	Medidas adicionais para apoiar a procura de automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros com emissões nulas no mercado da União
	Até 28 de fevereiro de 2023, a Comissão apresenta uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para aumentar a percentagem de veículos com emissões nulas nas frotas de veículos ligeiros públicos e empresariais. As propostas devem incluir ordens vinculativas de emissões nulas para proprietários e operadores de frotas públicas e empresariais, tendo simultaneamente em conta as disparidades regionais.»

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 9-A (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 14-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	9-A) É inserido o seguinte artigo 14.º-B:
	«Artigo 14.º-B
	Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea b), da Diretiva (UE)…/… [Diretiva Eficiência Energética, reformulação], os Estados-Membros devem ter em conta o princípio da prioridade à eficiência energética em decisões políticas, de planeamento e de investimento relacionadas com a implantação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento de combustíveis alternativos, nomeadamente no que diz respeito à eficiência energética do poço à roda das diferentes tecnologias de emissões nulas.»

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 9-B (novo)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 14-A-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	9-B) É inserido o seguinte artigo 14.º-A-B:
	«Artigo 14.º-A-B
	Medidas adicionais para apoiar a transição para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros com emissões nulas no mercado da União
	Até … [seis meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota um ato delegado, em conformidade com o artigo 17.º, para harmonizar as regras de homologação de veículos com motores de combustão interna convertidos em transmissão elétrica a bateria ou pilha de combustível, a fim de permitir a homologação em série. A Comissão avalia também a introdução de uma regra para o cálculo dos equivalentes de CO_2 dos veículos com motor de combustão convertidos em transmissão elétrica a bateria ou pilha de combustível no contexto da aplicação do presente regulamento.»

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 10 — alínea a)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 15 — n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. ***Em 2028***, a Comissão procede, com base nos relatórios ***bienais***, a uma análise exaustiva da eficácia e do impacto do presente regulamento e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa análise.	1. ***Até 2027***, a Comissão procede, com base nos relatórios ***anuais***, a uma análise exaustiva da eficácia e do impacto do presente regulamento e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa análise.
O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta de alteração do presente regulamento.	O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta de alteração do presente regulamento.

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 10 — alínea a-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 15 — n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	a-A) No artigo 15.º, é inserido o seguinte número:
	«1-A. Na revisão a que se refere o n.º 1, a Comissão deve também apresentar um relatório sobre as emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, com base na metodologia estabelecida no artigo 7.º, n.º 10. O relatório deve ser acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa para complementar o presente regulamento tendo em vista combater essas emissões.»

Alteração 57

Proposta de regulamento

Artigo 1 — parágrafo 1 — ponto 10 — alínea b-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Artigo 15 — n.º 6

Texto em vigor	*Alteração*
	b-A) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:
6. Até ***31 de dezembro*** de ***2020***, a Comissão deve rever a Diretiva 1999/94/CE, tendo em conta a necessidade de fornecer aos consumidores informações exatas, consistentes e comparáveis sobre o consumo de combustível, as emissões de CO_2 ***e*** as emissões de poluentes atmosféricos dos automóveis novos de passageiros colocados no mercado, e avaliar as opções para a introdução de uma etiqueta relativa à economia de combustível e às emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos. ***Se for caso disso, a revisão deve ser acompanhada de uma proposta legislativa.***	***«6.*** Até ***… [seis meses após a data*** de ***entrada em vigor do presente regulamento]***, a Comissão deve rever a Diretiva 1999/94/CE, tendo em conta a necessidade de fornecer aos consumidores informações exatas, consistentes e comparáveis sobre o consumo de combustível ***em condições reais***, as emissões de CO_2, as emissões de poluentes atmosféricos ***e a eficiência energética*** dos automóveis novos de passageiros colocados no mercado, e avaliar as opções para a introdução de uma etiqueta relativa à economia de combustível e às emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros novos.»

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 60

Proposta de regulamento

Anexo — parágrafo 1 — ponto 1 — alínea f)

Regulamento (UE) 2019/631

Anexo I — parte A — ponto 6.3.1 — parágrafos 1-2

Texto da Comissão	*Alteração*
Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência. ***fator ZLEV***	Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência
em que:	em que:
Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de CO_2 de referência determinado nos termos do ponto 6.2.1;	Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de CO_2 de referência determinado nos termos do ponto 6.2.1;
Fator ZLEV é (1 + y – x), a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso;	
em que:	
é a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis de passageiros novos do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como ZLEV específico de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de automóveis de passageiros novos matriculados no ano civil em causa:	
$ZLEV_{específico} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0,7}{50}\right)$	
Para automóveis novos de passageiros matriculados em Estados-Membros com uma frota em que a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões seja inferior a 60 % da média da União no ano de 2017 e com menos de 1 000 veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados em 2017 (*), o ZLEVespecífico é calculado, até 2029 inclusive, de acordo com a fórmula seguinte:	
$ZLEV_{específico} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of } CO_2 \cdot 0,7}{50}\right)\right) \cdot 1,85$	
Caso a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis novos de passageiros de um Estado-Membro matriculados num ano entre 2025 e 2028 seja superior a 5 %, esse Estado-Membro não é elegível para a aplicação do multiplicador de 1,85 nos anos seguintes;	

Texto da Comissão	*Alteração*
x é 15 % nos anos de 2025 a 2029.	

(*) A quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota de automóveis novos de passageiros de um Estado-Membro em 2017 é calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões matriculados em 2017 pelo número total de automóveis novos de passageiros matriculados no mesmo ano.;

Alteração 78

Proposta de regulamento

Anexo I — parágrafo 1 — ponto 2 — alínea d)

Regulamento (UE) 2019/631

Anexo I — Parte B — ponto 6.2.2

Texto da Comissão	*Alteração*
d) O ponto 6.2.2 passa a ter a seguinte redação:	d) O ponto 6.2.2 passa a ter a seguinte redação:
«6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para o período de 2030 a 2034	«6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para o período de 2030 a 2034
Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$)	Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União$_{2030}$ + α· (TM-TM$_0$)
em que:	em que:
Objetivo para a frota da União$_{2030}$ é determinado de acordo com o ponto 6.1.***3***;	Objetivo para a frota da União$_{2030}$ é determinado de acordo com o ponto 6.1.***2***;
α é a$_{2030,L}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM$_0$, e a$_{2030,H}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM$_0$;	α é a$_{2030}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM$_0$, e a$_{2021}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM$_0$;
em que:	em que:
$a_{2030,L}$ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$	a_{2030} é $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$
$a_{2030,H}$ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{Objetivo para a frota da União}_{2025}}$	***a_{2021} é o estabelecido no ponto 6.2.1***
Emissões médias$_{2021}$ é o estabelecido no ponto 6.2.1	Emissões médias$_{2021}$ é o estabelecido no ponto 6.2.1
TM é o estabelecido no ponto 6.2.1	TM é o estabelecido no ponto 6.2.1
TM$_0$ é o estabelecido no ponto 6.2.1»;	TM$_0$ é o estabelecido no ponto 6.2.1»;

Quarta-feira, 8 de junho de 2022

Alteração 79

Proposta de regulamento

Anexo I — parágrafo 1 — ponto 2 — alínea e)

Regulamento (UE) 2019/631

Anexo I — Parte B — ponto 6.2.3

Texto da Comissão	*Alteração*
e) É aditado o seguinte ponto 6.2.3:	e) É aditado o seguinte ponto 6.2.3:
«6.2.3. Objetivos de emissões específicas de referência para 2035 e anos seguintes	«6.2.3. Objetivos de emissões específicas de referência para 2035 e anos seguintes
Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$)	Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União$_{2035}$ + α· (TM-TM$_0$)
em que:	em que:
Objetivo para a frota da União$_{2035}$ é determinado de acordo com o ponto 6.1.3;	Objetivo para a frota da União$_{2035}$ é determinado de acordo com o ponto 6.1.3;
α é a$_{2035,L}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM$_0$, e a$_{2035,H}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM$_0$;	α é a$_{2035}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for igual ou inferior a TM$_0$, e a$_{2021}$ quando a massa de ensaio média dos veículos comerciais ligeiros novos dos fabricantes for superior a TM$_0$;
em que:	em que:
$a_{2035,L}$ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo para a frota da União}_{2035}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$	a_{2035} é $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo para a frota da União}_{2035}}{\text{Emissões médias}_{2021}}$
$a_{2035,H}$ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo para a frota da União}_{2035}}{\text{Objetivo para a frota da União}_{2025}}$	***a_{2021} é o estabelecido no ponto 6.2.1***
Emissões médias$_{2021}$ é o estabelecido no ponto 6.2.1	Emissões médias$_{2021}$ é o estabelecido no ponto 6.2.1
TM é o estabelecido no ponto 6.2.1	TM é o estabelecido no ponto 6.2.1
TM$_0$ é o estabelecido no ponto 6.2.1»;	TM$_0$ é o estabelecido no ponto 6.2.1»;

Alteração 69

Proposta de regulamento

Anexo — parágrafo 1 — ponto 2 — alínea e-A) (nova)

Regulamento (UE) 2019/631

Anexo I — parte B — ponto 6.3.1

Texto em vigor	*Alteração*
	e-A) No ponto 6.3.1 o primeiro e o segundo parágrafos passam a ter a seguinte redação:
Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência − ($ø_{objetivos}$ − objetivo para a frota da União$_{2025}$)) · ***fator ZLEV***	Objetivo de emissões específicas = (objetivo de emissões específicas de referência − ($ø_{objetivos}$ − objetivo para a frota da União$_{2025}$))
em que:	em que:
Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.1;	Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.1;
$ø_{objetivos}$ é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados nos termos do ponto 6.2.1;	$ø_{objetivos}$ é a média, ponderada pelo número de veículos comerciais ligeiros novos de cada fabricante, de todos os objetivos de emissões específicas de referência, determinados nos termos do ponto 6.2.1;
Fator ZLEV é (1 + y − x), a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a 1,0, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou 1,0, consoante o caso;	
em que:	
y é a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de veículos comerciais ligeiros novos do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como $ZLEV_{específico}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa: [EQUATION]	
x é 15 %.	