



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 22 de fevereiro de 2023
(OR. en)

2021/0197 (COD)

PE-CONS 66/22

CLIMA 631
ENV 1212
TRANS 747
MI 872
CODEC 1853

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto:	REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que diz respeito 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
----------	--

REGULAMENTO (UE) 2023/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que diz respeito ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário³,

¹ JO C 194 de 12.5.2022, p. 81.

² JO C 270 de 13.7.2022, p. 38.

³ Posição do Parlamento Europeu de 14 de fevereiro de 2023 [(JO ...)/(ainda não publicada no Jornal Oficial)] e decisão do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo de Paris¹, adotado em 12 de dezembro de 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC) (o "Acordo de Paris"), entrou em vigor em 4 de novembro de 2016. As partes no Acordo de Paris acordaram em manter o aumento da temperatura média mundial bem abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C em relação aos níveis pré-industriais. Esse compromisso foi reforçado com a adoção, no âmbito da CQNUAC, do Pacto de Glasgow sobre o Clima, em 13 de novembro de 2021, no qual a Conferência das Partes da CQNUAC, enquanto Reunião das Partes no Acordo de Paris, reconhece que os impactos das alterações climáticas serão muito inferiores se o aumento da temperatura for de 1,5 °C, em vez de 2 °C, e decidiu envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C.

¹ JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (2) A resposta aos desafios climáticos e ambientais e a consecução dos objetivos do Acordo de Paris estão no cerne da comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, sobre o Pacto Ecológico Europeu (o "Pacto Ecológico Europeu"). Na sua Resolução de 15 de janeiro de 2020 sobre o Pacto Ecológico Europeu¹, o Parlamento 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 ambiental². 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.

¹ JO C 270 de 7.7.2021, p. 2.

² JO C 232 de 16.6.2021, p. 28.

- (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 centrada na transformação da União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, com indústrias dinâmicas que continuem a estar na vanguarda nos respetivos segmentos e a ser motores de inovação a nível mundial, garantindo, simultaneamente, empregos bem remunerados e de qualidade 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 contexto, o 8.º programa de ação em matéria de ambiente, que decorre até 2030 e que consta da Decisão (UE) 2022/591 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, reforça o objetivo de acelerar a transição ecológica para uma economia circular, com impacto neutro no clima, sustentável, sem substâncias tóxicas, eficiente na utilização dos recursos, baseada em energias renováveis, resiliente e competitiva, de uma forma justa, equitativa e inclusiva, e de proteger, restaurar e melhorar a qualidade do ambiente, apoiando e desenvolvendo o conjunto de medidas e iniciativas anunciadas no âmbito do Pacto Ecológico Europeu. Ao mesmo tempo, a transição afeta de forma diferente 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. 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.

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).

- (4) Na contribuição determinada a nível nacional atualizada apresentada ao Secretariado da CQNUAC em 17 de dezembro de 2020, a União comprometeu-se a reduzir, até 2030, as suas emissões líquidas de gases com efeito de estufa em toda a economia em, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.
- (5) Com a adoção do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, a União consagrou na legislação 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 uma meta vinculativa da União no sentido de uma redução interna 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.
- (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. Está incluído o transporte rodoviário por veículos ligeiros e pesados, que, em conjunto, representa mais de 70 % do total das emissões dos transportes. Para alcançar a neutralidade climática, será necessário alcançar até 2050 uma redução de 90 % das emissões dos transportes.

¹ 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).

- (7) As transições ecológica e digital deverão também ter em conta a importância da dimensão social para garantir que a mobilidade seja acessível e comportável financeiramente 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. Espera-se que a existência de normas mais ambiciosas em matéria de CO₂ aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros permita acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões, aumentar a sua comportabilidade financeira e ainda acelerar a descarbonização do mercado de veículos usados em todos os segmentos, com maiores benefícios para os consumidores com rendimentos baixos e médios. Ao adotar tais normas, é igualmente importante ter em conta as consequências económicas e sociais significativas das transições digital e ecológica e a necessidade de salvaguardar postos de trabalho e de preservar a competitividade da indústria da União.
- (8) As medidas previstas no presente regulamento são necessárias no âmbito de um quadro coerente e lógico, indispensável para alcançar a meta global da União de reduzir as emissões líquidas de gases com efeito de estufa, bem como de tornar a União menos dependente de combustíveis fósseis importados. É essencial que a Comissão trabalhe em conjunto com os Estados-Membros e as partes interessadas da indústria para proteger a cadeia de abastecimento das matérias-primas críticas necessárias para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões. Desse modo se apoiará igualmente a competitividade da indústria da União e reforçará a autonomia estratégica da União.

- (9) A fim de alcançar uma redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55 %, em relação aos níveis de 1990, até 2030, é necessário reforçar os requisitos de redução estabelecidos no Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, tanto para os automóveis de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros. É igualmente necessário definir uma trajetória clara para novas reduções após 2030, a fim de contribuir 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.

¹ Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

- (10) Os requisitos de redução das emissões de CO₂ reforçados deverão incentivar a que seja disponibilizada uma maior percentagem de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e, simultaneamente, trazer benefícios aos consumidores e aos cidadãos em termos de qualidade do ar, reforço da segurança e eficiência energéticas e correspondente 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 União também deverá desempenhar um papel de vanguarda na transição em curso para uma mobilidade sem emissões. As normas reforçadas de redução das emissões de CO₂ são tecnologicamente neutras quanto à forma de concretizar os objetivos que estabelecem para a frota. Diferentes tecnologias estão e permanecerão disponíveis para alcançar o objetivo de emissões nulas para a frota. Entre os veículos com nível nulo de emissões contam-se atualmente os veículos elétricos a bateria, os veículos a pilha de combustível e os veículos movidos a hidrogénio, e as inovações tecnológicas são constantes. Os veículos com nível nulo ou baixo de emissões, de que fazem parte também veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho, podem continuar a desempenhar um papel importante na transição. Nesse contexto, é importante assegurar a existência de dados exatos e completos sobre o desempenho em matéria de emissões desses veículos híbridos elétricos recarregáveis.

- (11) Após consulta às partes interessadas, a Comissão apresentará uma proposta para matricular, após 2035, veículos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO₂, em conformidade com o direito da União, fora do âmbito de aplicação das normas relativas à frota e em conformidade com o objetivo de neutralidade climática da União.
- (12) Neste contexto, deverão ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO₂, de 2030 em diante, tanto para os automóveis novos de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros novos. Esses objetivos deverão ser fixados a um nível que dê um sinal claro para acelerar a adoção de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União e promover a inovação em tecnologias de emissões nulas com uma boa relação custo-eficácia.

- (13) A inovação tecnológica é uma condição indispensável para a descarbonização da mobilidade na União, pelo que deverá ser apoiada. 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 — Programa Quadro de Investigação e Inovação, estabelecido pelo Regulamento (UE) 2021/695 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, o InvestEU, criado pelo Regulamento (UE) 2021/523 do Parlamento Europeu e do Conselho², o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo de Coesão, o Fundo de Inovação, criado pela Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³, e o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, criado pelo Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴. A União e os Estados-Membros deverão prosseguir os seus esforços para apoiar o investimento público e privado na investigação e inovação no setor automóvel europeu, nomeadamente por meio de iniciativas que promovam as sinergias no setor automóvel, como a Aliança Europeia para as Baterias. A par de sinais regulamentares claros, esses esforços apoiarão e incentivarão as decisões de investimento dos fabricantes, preservarão a liderança tecnológica europeia nesse setor, contribuirão para desenvolver a excelência industrial nas tecnologias do futuro na União e garantirão a sustentabilidade e a competitividade a longo prazo da sua base industrial.

¹ Regulamento (UE) 2021/695 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de abril de 2021, que estabelece o Horizonte Europa — Programa-Quadro de Investigação e Inovação, que define as suas regras de participação e difusão, e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 1290/2013 e (UE) n.º 1291/2013 (JO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

² Regulamento (UE) 2021/523 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de março de 2021, que cria o Programa InvestEU e que altera o Regulamento (UE) 2015/1017 (JO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

³ Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

⁴ Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência (JO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

- (14) Os objetivos das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ revistas deverão ser acompanhados de uma estratégia da União 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 melhorar as competências dos trabalhadores do setor e de os requalificar, bem como de diversificar e reconverter as atividades económicas, mantendo ao mesmo tempo os níveis de emprego no setor automóvel na União. Deverá ser prestada especial atenção às repercussões que esta transição terá sobre as micro, pequenas e médias empresas (PME) em toda a cadeia de abastecimento do setor automóvel, bem como às regiões e comunidades afetadas, que podem ser mais vulneráveis devido à presença de uma indústria automóvel intensa. Quando se justifique, deverá ponderar-se a concessão de apoio financeiro a nível da União e dos Estados-Membros para atrair investimento privado, nomeadamente por via do Fundo Social Europeu Mais, criado pelo Regulamento (UE) 2021/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, do Fundo para uma Transição Justa, criado pelo Regulamento (UE) 2021/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho², 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, estabelecido pelo Regulamento (UE, Euratom) 2020/2093 do Conselho³, e do Instrumento de Recuperação da União Europeia, criado pelo Regulamento (UE) 2020/2094 do Conselho⁴, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais e de outros instrumentos financeiros disponíveis, por exemplo através do Banco Europeu de Investimento.

¹ Regulamento (UE) 2021/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que cria o Fundo Social Europeu Mais (FSE+) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 1296/2013 (JO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

² Regulamento (UE) 2021/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que cria o Fundo para uma Transição Justa (JO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

³ Regulamento (UE, Euratom) 2020/2093 do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período de 2021 a 2027 (JO L 433 I de 22.12.2020, p. 11).

⁴ Regulamento (UE) 2020/2094 do Conselho, de 14 de dezembro de 2020, que cria um Instrumento de Recuperação da União Europeia para apoiar a recuperação na sequência da crise da COVID-19 (JO L 433 I de 22.12.2020, p. 23).

A comunicação da Comissão, de 18 de fevereiro de 2022, intitulada «Orientações relativas a auxílios estatais à proteção do clima e do ambiente e à energia 2022» permitirá aos Estados-Membros apoiar as empresas na descarbonização dos processos de produção e na adoção de tecnologias mais ecológicas no contexto da Comunicação da Comissão, de 5 de maio de 2021, intitulada "Atualização da Nova Estratégia Industrial de 2020: construir um mercado único mais forte para a recuperação da Europa (a "Nova Estratégia Industrial atualizada"). A Recomendação do Conselho de 16 de junho de 2022¹ é um instrumento importante para os Estados-Membros abordarem os aspetos sociais e de emprego de uma transição justa para uma economia com impacto neutro no clima. A Comissão deverá explorar outras opções para apoiar essa transição e, mais concretamente, para atenuar quaisquer consequências negativas, em termos de emprego, dessa transição no setor automóvel.

¹ Recomendação 2022/C 243/04 do Conselho, de 16 de junho de 2022, que visa assegurar uma transição justa para a neutralidade climática (JO C 243 de 27.6.2022, p. 35).

- (15) A fim de identificar quaisquer défices de financiamento para assegurar uma transição justa na cadeia de abastecimento do setor automóvel, com especial atenção para as PME e as regiões mais afetadas pela transição para uma economia com impacto neutro no clima, a Comissão, na data de apresentação do primeiro relatório intercalar, até 31 de dezembro de 2025, deverá apresentar um relatório com uma análise que identifique esses défices de financiamento fazendo-o com base nas iniciativas em curso, como a trajetória de transição para o ecossistema de mobilidade e a Aliança das Regiões do Setor Automóvel do Comité das Regiões, em cooperação com os Estados-Membros, as regiões e as autoridades locais e todas as partes interessadas pertinentes. Este relatório deverá, quando se justifique, ser acompanhado de propostas de medidas financeiras adequadas para dar resposta às necessidades identificadas.

- (16) A Nova Estratégia Industrial atualizada visa 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. Nesse contexto, deverá ser definida uma trajetória de transição para o ecossistema de mobilidade, a fim de acompanhar a transição da cadeia de valor do setor automóvel, assegurando para tal nomeadamente a continuidade de um diálogo social em que participem o setor e as partes interessadas, em total transparência. Esta trajetória deverá ter especialmente em atenção as PME que fazem parte da cadeia de abastecimento automóvel e a consulta aos parceiros sociais, incluindo pelos Estados-Membros. Deverá tirar igualmente partido da Comunicação da Comissão de 1 de julho de 2020 intitulada “Agenda de Competências para a Europa em prol da competitividade sustentável, da justiça social e da resiliência”, que compreende iniciativas, como o "Pacto para as Competências", a fim de 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. Deverá ainda incluir as medidas e os incentivos adequados, a nível da União e dos Estados-Membros, para impulsionar a comportabilidade financeira dos veículos com nível nulo de emissões.

Os progressos realizados nesta trajetória de transição abrangente para o ecossistema de mobilidade deverão ser acompanhados, de dois em dois anos, no âmbito de um relatório intercalar a apresentar pela Comissão. Tal relatório intercalar deverá ter em consideração, entre outros, os progressos registados em termos de disponibilização de veículos com nível nulo e baixo de emissões, em particular no segmento dos veículos comerciais ligeiros, bem como as medidas tomadas ao nível da União, ao nível dos Estados-Membros e ao nível local para facilitar a transição dos Estados-Membros para veículos ligeiros com nível nulo de emissões, a evolução dos respetivos preços e eficiência energética, a disponibilização de combustíveis alternativos e os progressos na implantação da infraestrutura pública e privada de carregamento e de abastecimento, a definir num Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho («Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos») e na reformulação da Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹, 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, bem como a melhoria das competências e a requalificação dos trabalhadores e a reconversão das atividades económicas, especialmente nas PME. O relatório intercalar basear-se-á também nos relatórios intercalares bienais que os Estados-Membros deverão apresentar no âmbito do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos. A Comissão deverá consultar os parceiros sociais durante a preparação do relatório intercalar, incluindo no que diz respeito aos 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, abrir perspectivas de mobilidade com impacto neutro no clima a preços acessíveis. A Comissão deverá, pois, acompanhar no âmbito do seu relatório intercalar os progressos registados no setor em matéria de inovação.

¹ 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).

- (17) A fim de proteger o ambiente e a saúde dos cidadãos em todos os Estados-Membros, é importante proceder igualmente à descarbonização da frota existente. O mercado de veículos usados cria o risco de deslocar as emissões de CO₂ e a poluição do ar para regiões da União economicamente menos desenvolvidas. Para acelerar a redução das emissões da frota existente e para acelerar a transição para transportes com nível nulo de emissões, é da maior importância incentivar a conversão dos veículos equipados com motor de combustão interna em veículos de transmissão elétrica a bateria ou pilha de combustível, inclusive através da realização de uma avaliação sobre como facilitar a implementação dessas soluções nos Estados-Membros.
- (18) Tal como se refere na Comunicação da Comissão, de 18 de maio de 2022, intitulada "Plano REPowerEU", para aumentar a poupança de energia e a eficiência energética no setor dos transportes e para acelerar a transição para veículos com nível nulo de emissões, é importante aumentar a proporção de veículos com nível nulo de emissões nas frotas de veículos públicas e empresariais acima de uma determinada dimensão. Para o efeito, a Comunicação da Comissão, de 18 de outubro de 2022, intitulada "Programa de trabalho da Comissão 2023" inclui uma iniciativa para tornar mais ecológicas as frotas empresariais. Ao propor essa iniciativa, a Comissão deverá assegurar condições de concorrência equitativas e evitar a fragmentação do mercado interno.

- (19) A fim de promover a adoção de veículos que consumam menos energia, a Comissão deverá investigar as consequências da fixação de 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.
- (20) Os objetivos para a frota da União deverão ser complementados pela necessária implantação da infraestrutura de carregamento e abastecimento, a prever no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos e na reformulação da Diretiva 2010/31/UE. Nesse contexto, é fundamental que o investimento na implantação da infraestrutura necessária seja mantido e reforçado. Paralelamente, é da maior importância assegurar um rápido desenvolvimento das energias renováveis, como previsto na Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

¹ 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).

- (21) Os fabricantes deverão dispor de flexibilidade suficiente para adaptarem progressivamente as respetivas frotas, a fim de gerirem a transição para veículos com nível nulo de emissões de forma eficaz em termos de custos de uma maneira que sustente a sua competitividade e prepare o terreno para outras inovações. É pois adequado manter a abordagem de redução dos níveis-alvo a intervalos de cinco anos.
- (22) Com a aplicação de objetivos para a frota da União mais rigorosos a partir de 2030, os fabricantes terão de disponibilizar um número significativamente superior de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Neste contexto, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deixaria de cumprir o seu objetivo inicial e poderia pôr em causa a eficácia do Regulamento (UE) 2019/631. O mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deverá, pois, ser suprimido a partir de 1 de janeiro de 2030. Antes dessa data, ou seja, ao longo da corrente década, o mecanismo de incentivo para veículos com nível nulo ou baixo de emissões continuará a apoiar a disponibilização de veículos com emissões entre 0 e 50 g CO₂/km, nomeadamente veículos elétricos a bateria, veículos a pilha de combustível movidos a hidrogénio e veículos híbridos elétricos recarregáveis com bom desempenho. No entanto, os níveis de referência para veículos com nível nulo ou baixo de emissões deverão ser revistos a fim de ter em conta a adoção mais rápida de veículos com nível nulo de emissões no mercado da União. Após 1 de janeiro de 2030, os veículos híbridos elétricos recarregáveis continuarão a ser incluídos nos objetivos para a frota da União impostos aos fabricantes.

- (23) Os créditos de ecoinovação que podem ser reivindicados por um fabricante estão atualmente limitados a 7 g CO₂/km. Esse limite máximo deverá ser ajustado para um valor inferior, de acordo com os níveis-alvo, a fim de assegurar uma proporção equilibrada do nível desse limite máximo em relação às emissões médias específicas de CO₂ dos fabricantes.
- (24) A aplicação das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ está estreitamente ligada à aplicação da legislação em matéria de homologação. Na sequência da revogação e substituição da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹ pelo Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho², em 1 de setembro de 2020, afigura-se adequado alinhar mais estreitamente as definições e atualizar as referências do Regulamento (UE) 2019/631 à legislação-quadro em matéria de homologação dos veículos, mantendo assim a coerência entre os dois conjuntos de instrumentos.

¹ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

² 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).

- (25) O esforço de redução das emissões necessário para atingir os objetivos para a frota da União é repartido pelos fabricantes, utilizando uma curva de valores-limite baseada na massa média da frota de veículos novos da União e da frota de veículos novos de cada fabricante. Embora convenha manter esse mecanismo, é necessário evitar uma situação em que, por força do reforço dos objetivos para a frota da União, o objetivo de emissões específicas para um determinado fabricante se torne negativo. Por esse motivo, há que esclarecer que, nos casos em que tal situação ocorra, o objetivo de emissões específicas deverá ser fixado em 0 g CO₂/km.
- (26) Os valores utilizados para calcular os objetivos de emissões específicas e as emissões médias de CO₂ específicas de cada fabricante baseiam-se nos dados registados na documentação de homologação e nos certificados de conformidade dos veículos em causa. Para garantir a eficácia das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂, é essencial que os dados utilizados para esses fins sejam corretos. Se, não obstante, forem identificados erros nos dados, pode não ser possível, de acordo com a legislação em matéria de homologação, corrigir a documentação de homologação ou os certificados de conformidade já emitidos, caso os dados em causa digam respeito a homologações que tenham caducado. Nessas situações, a Comissão deverá ter poderes para solicitar às entidades homologadoras ou, consoante o caso, aos fabricantes em causa, que emitam uma declaração retificativa com base na qual possa corrigir os valores utilizados para determinar o desempenho dos fabricantes no cumprimento dos seus objetivos.

- (27) A comunicação de dados relativos aos veículos das categorias M₂ (autocarros) e N₂ (camiões de dimensão média) é abrangida pelo âmbito do Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, pelo que é adequado suprimir esse requisito de comunicação do Regulamento (UE) 2019/631.
- (28) Tendo em conta o reforço do objetivo global 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 1 de janeiro de 2036, deverá 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 uma derrogação dos seus objetivos de emissões específicas.
- (29) A fim de garantir a clareza jurídica e a coerência com as práticas correntes, convém esclarecer que os ajustamentos dos valores de M₀ e TM₀ deverão ser efetuados por meio de atos delegados que alterem o anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 e não por meio de atos delegados que complementem esse regulamento.

¹ Regulamento (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de junho de 2018, relativo à monitorização e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (30) Os progressos realizados no quadro do Regulamento (UE) 2019/631 no sentido de alcançar os objetivos de redução fixados para 2030 e para os anos subsequentes deverão ser avaliados em 2026. Para tal avaliação, deverão ser tidos em conta todos os aspetos analisados nos relatórios bienais.
- (31) Vários Estados-Membros anunciaram planos para acelerar a introdução de veículos com nível nulo de emissões, estabelecendo uma data de eliminação progressiva anterior a 2035 para os automóveis de passageiros novos e veículos comerciais ligeiros novos emissores de CO₂. A Comissão deverá identificar opções para facilitar essa transição e ponderar a necessidade de se tomarem medidas adicionais em consonância com esses planos.
- (32) 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 daí resultaria um aumento significativo dos encargos administrativos, sem benefício direto para o setor automóvel na sua transição. Por conseguinte, as receitas provenientes das taxas sobre emissões excedentárias deverão 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.
- (33) É importante avaliar as emissões de CO₂ ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos ligeiros a nível da União. Para o efeito, a Comissão deverá desenvolver uma metodologia para a avaliação e a comunicação uniforme de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos ligeiros colocados no mercado da União.

- (34) A fim de estabelecer uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação uniforme de dados sobre as emissões de CO₂ durante todo o ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros e para assegurar que o cálculo dos objetivos de emissões específicas para os fabricantes responsáveis pelas emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros construídos em várias fases possa ser ajustado de modo que tenha em conta alterações do procedimento de determinação das emissões de CO₂ e da massa desses veículos, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a complementar o Regulamento (UE) 2019/631 mediante o estabelecimento de uma tal metodologia comum da União e a alteração, se necessário, das fórmulas de cálculo estabelecidas no anexo I, parte B, desse regulamento, respetivamente. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor¹. 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.

¹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(35) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, nomeadamente o reforçar dos requisitos de redução das emissões de CO₂ tanto para automóveis novos de passageiros como para veículos comerciais ligeiros novos, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançado 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 esse objetivo.

(36) Por conseguinte, o Regulamento (UE) 2019/631 deverá ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 5 é alterado do seguinte modo:

i) na alínea a), a percentagem de "37,5 %" é substituída pela de "55 %",

ii) na alínea b), a percentagem de "31 %" é substituída pela de "50 %";

b) É inserido o seguinte número:

"5-A. A partir de 1 de janeiro de 2035, aplicam-se os seguintes objetivos à frota da União:

- a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução para a frota da União igual a 100 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte A, ponto 6.1.3;
- b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução para a frota da União igual a 100 % do objetivo estabelecido para 2021, determinado nos termos do anexo I, parte B, ponto 6.1.3.";

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

"6. De 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2029, é aplicável um valor de referência para veículos com nível nulo ou baixo de emissões igual a 25 % da frota de automóveis novos de passageiros e igual a 17 % da frota de veículos comerciais ligeiros novos, nos termos do anexo I, partes A e B, ponto 6.3, respetivamente.";

d) É suprimido o n.º 7;

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) na alínea a), a referência "anexo II da Diretiva 2007/46/CE" é substituída pela referência "artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858",

ii) a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) Categoria N₁, na aceção do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858 e abrangidos pelo âmbito do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ("veículos comerciais ligeiros"), que sejam matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da União ("veículos comerciais ligeiros novos"); no caso dos veículos com nível nulo de emissões da categoria N com uma massa de referência superior a 2 610 kg ou 2 840 kg, consoante o caso, devem, a partir de 1 de janeiro de 2025, para efeitos do presente regulamento e sem prejuízo do Regulamento (UE) 2018/858 e do Regulamento (CE) n.º 715/2007, ser contabilizados como veículos comerciais ligeiros abrangidos pelo âmbito do presente regulamento se a massa de referência excedente se dever apenas à massa do sistema de armazenamento de energia.";

b) No n.º 3, a referência "anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE" é substituída pela referência "anexo I, parte A, ponto 5, do Regulamento (UE) 2018/858";

3) O artigo 3.º, n.º 1, é alterado do seguinte modo:

a) O proémio passa a ter a seguinte redação:

"1. Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições do Regulamento (UE) 2018/858. Para efeitos do presente regulamento, entende-se ainda por:";

b) São suprimidas as alíneas b) a g) e as alíneas i) e n);

4) Ao artigo 4.º, n.º 1, é aditado o seguinte parágrafo:

"Para efeitos do primeiro parágrafo, alínea c), se o objetivo de emissões específicas determinado de acordo com o anexo I, parte A, ponto 6.3, ou com o anexo I, parte B, ponto 6.3, for negativo, o objetivo de emissões específicas é fixado em 0 g/km.";

5) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

"6-A. Se considerar que os dados provisórios apresentados pelos Estados-Membros em conformidade com o n.º 2, ou os dados notificados pelos fabricantes em conformidade com o n.º 5, se baseiam em dados incorretos registados na documentação de homologação ou nos certificados de conformidade, a Comissão deve informar a entidade homologadora ou, se for esse o caso, o fabricante, e solicitar à entidade homologadora ou, se for esse o caso, ao fabricante, que emita uma declaração retificativa onde sejam especificados os dados corrigidos. A declaração retificativa é entregue à Comissão, que utiliza os dados corrigidos para alterar os cálculos provisórios nos termos do n.º 4.";

b) Os n.ºs 10 e 11 são suprimidos;

6) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 7.º-A

Emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida

1. O mais tardar até 31 de dezembro de 2025, a Comissão publica um relatório em que estabelece uma metodologia para a avaliação e a comunicação uniforme de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros colocados no mercado da União. A Comissão apresenta esse relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
2. Até 31 de dezembro de 2025, a Comissão adota atos delegados, nos termos do artigo 17.º, a fim de complementar o presente regulamento, estabelecendo uma metodologia comum da União para a avaliação e a comunicação uniforme de dados sobre as emissões de CO₂ ao longo de todo o ciclo de vida dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.
3. A partir de 1 de junho de 2026, os fabricantes podem, a título voluntário, transmitir à Comissão os dados relativos às emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida dos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos, recorrendo à metodologia referida no n.º 2.";

7) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

"A derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 relativamente aos objetivos de emissões específicas aplicáveis pode ser concedida até ao ano civil de 2035, inclusive.";

b) No n.º 4, o primeiro parágrafo 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, 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.";

8) No artigo 11.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. A pedido do fornecedor ou do fabricante, devem ser tomadas em consideração as reduções de CO₂ 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.

A contribuição total dessas tecnologias para reduzir as emissões médias específicas de CO₂ de um fabricante não podem ultrapassar:

- 7 g CO₂/km até 2024;
- 6 g CO₂/km de 2025 até 2029;
- 4 g CO₂/km de 2030 até 2034, inclusive.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º que alterem o presente regulamento através do ajustamento dos valores 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 CO₂ dos fabricantes.";

9) 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 em condições reais, recolhidos em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2021/392 da Comissão*, podem ser utilizados para garantir que os valores das emissões de CO₂ 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 a partir de 2021 e, logo que estejam disponíveis dados suficientes, e o mais tardar em 31 de dezembro de 2026, publicar um relatório em que estabelece uma metodologia para um mecanismo destinado a ajustar as emissões específicas médias de CO₂ do fabricante a partir de 2030, com recurso a dados relativos às condições reais recolhidos em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2021/392, e avaliar a viabilidade de tal mecanismo.

A Comissão deve apresentar o referido relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, incluindo, quando se justifique, propostas de medidas de acompanhamento, como, por exemplo, propostas legislativas para pôr em prática esse mecanismo.

* 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 CO₂ 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).";

10) No artigo 13.º, ao n.º 3 é aditada a seguinte frase:

"Caso não possam ser corrigidos os dados constantes da documentação de homologação em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858, a entidade homologadora competente deve emitir uma declaração retificativa com os dados corrigidos e entregá-la à Comissão e às partes interessadas.";

11) No artigo 14.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, no sentido de alterar o anexo I conforme previsto no n.º 1 do presente artigo.";

12) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 14.º-A

Relatório intercalar

1. Até 31 de dezembro de 2025 e, posteriormente, de dois em dois anos, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho 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, incluindo através da disponibilização de meios financeiros.

2. No relatório, a Comissão deve analisar todos os fatores que contribuam para um progresso eficaz em termos de custos no sentido da neutralidade climática até 2050, incluindo:
- a) Os progressos registados na disponibilização de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, em particular no segmento dos veículos comerciais ligeiros, bem como as medidas tomadas ao nível da União, ao nível dos Estados-Membros e ao nível local para facilitar a transição dos Estados-Membros para veículos ligeiros com nível nulo de emissões;
 - b) Os progressos registados na eficiência energética e na comportabilidade financeira dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões;
 - c) As consequências para os consumidores, em especial para os que têm rendimentos baixos e médios, incluindo para os preços da eletricidade;
 - d) A análise do mercado de veículos usados;
 - e) O potencial contributo, em termos de poupança de CO₂, de medidas adicionais destinadas a reduzir a idade média e, assim, 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;

- f) As repercussões sobre o emprego no setor automóvel, especialmente nas micro, pequenas e médias empresas (PME), bem como a eficácia das medidas de apoio à melhoria das competências e à requalificação da mão de obra;
- g) A eficácia das medidas financeiras existentes e a necessidade de tomar novas medidas, incluindo medidas financeiras adequadas, a nível da União, dos Estados-Membros ou a nível local, para assegurar uma transição justa e atenuar eventuais impactos socioeconómicos negativos, em especial nas regiões e comunidades mais afetadas;
- h) Os progressos registados no diálogo social, bem como os aspetos que visam facilitar uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade rodoviária com emissões nulas;
- i) Os progressos verificados na implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento públicas e privadas, incluindo os progressos realizados no âmbito do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e a reformulação da Diretiva 2010/31/UE do Parlamento Europeu e do Conselho*;
- j) O potencial contributo das tecnologias inovadoras e dos combustíveis alternativos sustentáveis, incluindo os combustíveis sintéticos, para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima;

- k) As emissões ao longo do ciclo de vida dos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos colocados no mercado, comunicadas nos termos do artigo 7.º-A;
 - l) O impacto do presente regulamento sobre a consecução dos objetivos dos Estados-Membros no âmbito do Regulamento (UE) 2018/842 e da reformulação da Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho**.
3. Na data de apresentação do primeiro relatório intercalar referido no n.º 1, a Comissão deve igualmente, em cooperação com os Estados-Membros e todas as partes interessadas pertinentes, apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho que inclua uma análise destinada a identificar eventuais défices de financiamento no sentido de assegurar uma transição justa na cadeia de abastecimento do setor automóvel, com especial atenção para as PME e as regiões mais afetadas pela transição. Tal relatório deve, quando se justifique, ser acompanhado de propostas de medidas financeiras adequadas para dar resposta às necessidades identificadas.

* 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).

** Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L 152 de 11.6.2008, p. 1).”;

13) O artigo 15.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Em 2026, a Comissão, com base nos relatórios bienais, avalia a eficácia e o impacto do presente regulamento e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório com os resultados dessa avaliação. Em especial, a Comissão avalia os progressos realizados no âmbito do presente regulamento no sentido da consecução dos objetivos de redução previstos no artigo 1.º, n.º 5-A, tendo em conta a evolução tecnológica, nomeadamente no que diz respeito às tecnologias híbridas recarregáveis, bem como a importância de uma transição economicamente viável e socialmente justa para a mobilidade com nível nulo de emissões. Com base nessa avaliação, a Comissão avalia a necessidade de rever os objetivos previstos no artigo 1.º, n.º 5-A. A Comissão avalia igualmente o impacto da fixação de limiares mínimos de eficiência energética para os novos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões colocados no mercado da União.

O relatório deve, quando se justifique, ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento.";

b) São suprimidos os n.ºs 2 a 5;

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

"6. Até 31 de dezembro de 2024, 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 e de energia, as emissões de CO₂ e as emissões de poluentes atmosféricos dos automóveis novos de passageiros colocados no mercado, inclusive em condições reais de utilização, e avaliar as opções para a introdução de uma etiqueta relativa à economia de combustível e às emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos.

Se for caso disso, a revisão deve ser acompanhada de uma proposta legislativa.”.

d) É aditado o seguinte número:

"9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 17.º, a fim de alterar as fórmulas estabelecidas no anexo I, parte B, sempre que tais alterações sejam necessárias para ter em conta o procedimento aplicável aos veículos da categoria N₁ construídos em várias fases definido no anexo III, parte A.”;

- 14) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 2, a referência "no artigo 7.º, n.º 8, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 8," é substituída pela referência "no artigo 7.º, n.º 8, no artigo 7.º-A, n.º 2, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2 e no artigo 15.º, n.ºs 8 e 9";
 - b) No n.º 3, a referência "no artigo 7.º, n.º 8, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2, e no artigo 15.º, n.º 8," é substituída pela referência "no artigo 7.º, n.º 8, no artigo 7.º-A, n.º 2, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 4, no artigo 14.º, n.º 2 e no artigo 15.º, n.ºs 8 e 9";
 - c) No n.º 6, a referência "do artigo 7.º, n.º 8, do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 13.º, n.º 4, do artigo 14.º, n.º 2, e do artigo 15.º, n.º 8," é substituída pela referência "do artigo 7.º, n.º 8, do artigo 7.º-A, n.º 2, do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 13.º, n.º 4, do artigo 14.º, n.º 2 e do artigo 15.º, n.ºs 8 e 9";
- 15) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente/ A Presidente

ANEXO

O anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada do seguinte modo:

a) No ponto 6.1, o título passa a ter a seguinte redação:

"Objetivos para a frota da União para 2025 e anos seguintes";

b) No ponto 6.1.2, o título passa a ter a seguinte redação:

"Objetivo para a frota da União para 2030 a 2034";

c) É aditado o seguinte ponto:

"6.1.3. Objetivo para a frota da União para 2035 e anos seguintes

Objetivo para a frota da União₂₀₃₅ = objetivo para a frota da União₂₀₂₁ · (1 – fator de redução₂₀₃₅)

em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ se encontra definido no ponto 6.0;

Fator de redução₂₀₃₅ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 5-A, alínea a).";

d) No ponto 6.2, o título passa a ter a seguinte redação:

"Objetivos de emissões específicas de referência";

e) É suprimido o ponto 6.2.2;

f) O ponto 6.3 passa a ter a seguinte redação:

"6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

6.3.1. Objetivos de emissões específicas para 2025 a 2029:

Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência · fator ZLEV

em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de CO₂ 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:

- y é a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota de automóveis novos de passageiros do fabricante, calculada dividindo o número total de veículos novos com nível nulo ou baixo de emissões, cada um deles contabilizado como $ZLEV_{\text{específico}}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de automóveis novos de passageiros matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{Emissões específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

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 $ZLEV_{\text{específico}}$ é calculado, até 2029 inclusive, de acordo com a fórmula seguinte:

$$ZLEV_{\text{específico}} = \left(1 - \left(\frac{\text{Emissões específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) 1,85$$

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;

- x é 25 % nos anos de 2025 a 2029.

6.3.2. Objetivos de emissões específicas para 2030 a 2034

Objetivo de emissões específicas = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

a_{2030} é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{emissões médias}_{2021}}$

em que:

a_{2021} é o estabelecido no ponto 6.2.1

Emissões médias₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1

TM é o estabelecido no ponto 6.2.1

TM₀ é o estabelecido no ponto 6.2.1

6.3.3. Objetivos de emissões específicas para 2035 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = objetivo para a frota
da União₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM-TM₀)

em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₃₅ é determinado de acordo com o
ponto 6.1.3;

a₂₀₃₅ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2035}}{\text{emissões médias}_{2021}}$

em que:

a₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1

Emissões médias₂₀₂₁ é o estabelecido no ponto 6.2.1

TM é o estabelecido no ponto 6.2.1

TM₀ é o estabelecido no ponto 6.2.1.

* 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.";

2) A parte B é alterada do seguinte modo:

a) No ponto 6.1, o título passa a ter a seguinte redação:

"Objetivos para a frota da União para 2025 e anos seguintes";

b) No ponto 6.1.2, o título passa a ter a seguinte redação:

"Objetivos para a frota da União para 2030 a 2034";

c) É aditado o seguinte ponto:

"6.1.3. Objetivos para a frota da União para 2035 e anos seguintes

Objetivo para a frota da União₂₀₃₅ = objetivo para a frota
da União₂₀₂₁ · (1 – fator de redução₂₀₃₅)

em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₂₁ se encontra definido no ponto 6.0;

Fator de redução₂₀₃₅ é a redução especificada no artigo 1.º, n.º 5-A,
alínea b).";

d) O ponto 6.2.2 passa a ter a seguinte redação:

"6.2.2. Objetivos de emissões específicas de referência para 2030 a 2034

Objetivo de emissões específicas de referência = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ é determinado de acordo com o ponto 6.1.2;

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:

a_{2030} é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{emissões médias}_{2021}}$

a_{2021} é o estabelecido no ponto 6.2.1

Emissões médias₂₀₂₁ 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";

e) É aditado o seguinte ponto:

"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 União₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

em que:

Objetivo para a frota da União₂₀₃₅ 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 ;

em que:

$$a_{2035,L} \text{ é } \frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota-da União}_{2035}}{\text{emissões médias}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} \text{ é } \frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota-da União}_{2035}}{\text{objetivo para a frota-da União}_{2025}}$$

Emissões médias₂₀₂₁ 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";

f) O ponto 6.3 passa a ter a seguinte redação:

"6.3. Objetivos de emissões específicas para 2025 e anos seguintes

6.3.1. Objetivos de emissões específicas para 2025 a 2029

Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência – ($\emptyset_{\text{objetivos}}$ – objetivo para a frota da União₂₀₂₅)) · fator ZLEV

em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de CO₂ de referência determinado nos termos do ponto 6.2.1;

$\emptyset_{\text{objetivos}}$ 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 $ZLEV_{\text{específico}}$ de acordo com a fórmula seguinte, pelo número total de veículos comerciais ligeiros novos matriculados no ano civil em causa:

$$ZLEV_{\text{específico}} = 1 - \left(\frac{\text{Emissões específicas de CO}_2}{50} \right)$$

- x é 17 % nos anos de 2025 a 2029.

6.3.2. Objetivos de emissões específicas para 2030 a 2034

Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência – ($\emptyset_{\text{objetivos}}$ – objetivo para a frota da União₂₀₃₀)

em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.2;

$\emptyset_{\text{objetivos}}$ 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 6.2.2;

Objetivo para a frota da União₂₀₃₀ é determinado de acordo com o ponto 6.1.2.

6.3.3. Objetivos de emissões específicas para 2035 e anos seguintes

Objetivo de emissões específicas = objetivo de emissões específicas de referência – ($\emptyset_{\text{objetivos}}$ – objetivo para a frota da União₂₀₃₅)

em que:

Objetivo de emissões específicas de referência é o objetivo de emissões específicas de referência do fabricante, determinado nos termos do ponto 6.2.3;

$\emptyset_{\text{objetivos}}$ 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 6.2.3;

Objetivo para a frota da União₂₀₃₅ é determinado de acordo com o ponto 6.1.3."
