



Bruxelas, 25 de junho de 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Dossiê interinstitucional:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

NOTA

| | |
|----------------|---|
| de: | Presidência |
| para: | Conselho |
| n.º doc. Com.: | 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final |
| Assunto: | Pacote Objetivo 55 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 – Orientação geral |

I. INTRODUÇÃO

1. Em 14 de julho de 2021, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho, no âmbito do pacote Objetivo 55, uma proposta de revisão do regulamento relativo ao estabelecimento de novas normas de emissão de CO₂ para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. A proposta visa contribuir para o aumento do nível de ambição global da UE, estimulando assim a inovação e assegurando que a indústria automóvel europeia mantém e reforça a sua competitividade a nível mundial. O aumento da ambição ajudará, em especial, os Estados-Membros a alcançarem as suas metas nacionais vinculativas ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços.

2. Para o efeito, a Comissão propõe aumentar as metas de redução das emissões de CO₂ a nível da UE para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos para 2030 e fixar um objetivo de 100 % a partir de 2035 para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos.
3. Além disso, a Comissão propõe suprimir, a partir de 2030, os supercréditos para os veículos com nível nulo ou baixo de emissões (ZLEV), bem como a derrogação para os fabricantes responsáveis por um número limitado de veículos matriculados.
4. No Parlamento Europeu, Jan Huitema (Renew, NL) foi nomeado relator para a proposta, em nome da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI). A Comissão ENVI adotou o seu relatório em 11 de maio de 2022, e em 8 de junho de 2022, na sua sessão plenária, o Parlamento adotou uma série de alterações à proposta da Comissão.
5. O Comité Económico e Social emitiu parecer em 19 de janeiro de 2022. O Comité das Regiões emitiu parecer na sua reunião plenária de 26-27 de janeiro de 2022.
6. O Conselho (Ambiente) realizou um debate de orientação em 20 de dezembro de 2021.
7. Ao nível do grupo de trabalho, a Presidência francesa prosseguiu a análise da revisão do regulamento. No decurso da referida análise, a Presidência francesa apresentou um texto de compromisso que mantém a proposta da Comissão na sua versão atual, no que diz respeito às metas para os automóveis, à supressão dos supercréditos para veículos com nível nulo ou baixo de emissões a partir de 2030 e à supressão da derrogação para os fabricantes responsáveis por um número limitado de veículos matriculados a partir de 2030. No entanto, o projeto de compromisso propõe completar o conteúdo dos relatórios intercalares semestrais com base nos contributos das delegações.

8. Em 13 de maio de 2022, o Comité de Representantes Permanentes procedeu a uma troca de pontos de vista sobre o texto de compromisso da Presidência, a fim de dar orientações para a prossecução dos trabalhos.
9. Em preparação do Conselho (Ambiente) de 28 de junho de 2022, na reunião de 24 de junho de 2022, o Comité de Representantes Permanentes analisou um texto de compromisso da Presidência que adapta ligeiramente o conteúdo dos relatórios intercalares semestrais.

II. PONTO DA SITUAÇÃO

10. Com base nesses debates, a Presidência continua a considerar que a proposta da Comissão constitui uma base equilibrada para alcançar um compromisso no Conselho sobre os objetivos para 2030 e 2035 para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. Por conseguinte, a Presidência mantém o compromisso proposto na sua versão atual.
11. O texto de compromisso consta do anexo à presente nota.

III. CONCLUSÃO

12. Convida-se o Conselho a resolver as questões pendentes e a adotar uma orientação geral com base no texto constante do anexo à presente nota.

A orientação geral constituirá o mandato do Conselho para as futuras negociações com o Parlamento Europeu no quadro do processo legislativo ordinário.

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 CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima¹

(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 Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

¹ As alterações ao texto da Comissão estão sublinhadas e as supressões estão assinaladas por [...].

² JO C de , p. .

³ JO C de , p. .

- (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 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.
- (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 2019⁴. 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.
- (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.
- (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, pelo menos, 55 % em relação aos níveis de 1990.

⁴ Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, Pacto Ecológico Europeu [COM(2019) 640 final].

- (5) A União consagrou na legislação, designadamente no Regulamento (UE) [...] do Parlamento Europeu e do Conselho⁵, 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.
- (6) Todos os setores da economia devem contribuir para alcançar essa redução das emissões, incluindo o setor dos transportes rodoviários.
- (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.
- (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 Conselho⁶, 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.

⁵ 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 .../...].

⁶ 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).

- (9) O reforço dos requisitos de redução das emissões de CO₂ 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 CO₂ 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.
- (10) Neste contexto, devem ser estabelecidos novos objetivos reforçados de redução das emissões de CO₂, tanto para os automóveis novos de passageiros como para os veículos comerciais ligeiros novos, aplicáveis de 2030 em diante. Esses objetivos devem ser fixados num nível que dê um sinal forte 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.
- (11) Os objetivos das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ 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.

- (12) A Nova Estratégia Industrial⁷ atualizada 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 perspectivas 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.
- (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 Conselho⁸.

⁷ 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) 350 final].

⁸ 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).

- (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.
- (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 CO₂/km 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. Após essa data, os veículos híbridos elétricos recarregáveis continuarão a ser incluídos nos objetivos para a frota impostos aos fabricantes de veículos.
- (16) A aplicação das normas relativas às emissões de CO₂ está estreitamente ligada à aplicação da legislação em matéria de homologação. Na sequência da revogação e substituição, em 1 de setembro de 2020, da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹ pelo Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, 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.

⁹ 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 (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

¹⁰ 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).

- (17) O esforço de redução das emissões necessário para atingir os objetivos para a frota da UE é repartido pelos fabricantes, utilizando uma curva de valores-limite baseada na massa média da frota de veículos novos da UE e da frota de veículos novos de cada fabricante. Embora convenha manter este mecanismo, é necessário evitar que, com o reforço dos objetivos para a frota da UE, o objetivo de emissões específicas para um determinado fabricante se torne negativo. Por esse motivo, há que clarificar que, nos casos em que tal aconteça, o objetivo de emissões específicas deve ser fixado em 0 g CO₂/km.
- (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 CO₂.
- (19) Os valores utilizados para calcular os objetivos de emissões específicas e as emissões médias 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 relativas às emissões de CO₂, é essencial que os dados utilizados para estes 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 caducaram. Nessas situações, a Comissão deve ter poderes para solicitar às entidades homologadoras ou, se for caso disso, 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.
- (20) 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 Conselho¹¹, pelo que é adequado suprimir este requisito do Regulamento (UE) 2019/631.

¹¹ 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).

- (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.
- (22) 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 devem ser efetuados por meio de alterações do anexo I do Regulamento (UE) 2019/631 e não de um ato que complete esse regulamento.
- (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.
- (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.

(25) 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, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no respeitante à alteração, se necessário, das fórmulas de cálculo estabelecidas no anexo I, parte B, do Regulamento (UE) 2019/631. 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 melhor. 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.

(26) O Regulamento (UE) 2019/631 deve, por conseguinte, 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 "37,5 %" é substituída por "55 %",
 - ii) na alínea b), a percentagem "31 %" é substituída por "50 %";
 - b) É inserido o seguinte n.º 5-A:

"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) 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,";
 - 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:
 - a) Na alínea a), a referência ao "anexo II da Diretiva 2007/46/CE" é substituída por uma referência ao "artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858";
 - b) 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"); Os 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 ao "anexo II, parte A, ponto 5, da Diretiva 2007/46/CE" é substituída por uma referência ao "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 próémio passa a ter a seguinte redação:

"Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições do Regulamento (UE) 2018/858. São igualmente aplicáveis as seguintes definições:";
 - 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 da 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 aditado o seguinte n.º 6-A:
- "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 informa a entidade homologadora ou, se for caso disso, o fabricante, e solicita à entidade homologadora ou, se for caso disso, ao fabricante, que emita uma declaração retificativa onde sejam especificados os dados corrigidos. A declaração retificativa deve ser entregue à Comissão, que utiliza os dados corrigidos para alterar os cálculos provisórios nos termos do n.º 4.";
- b) É suprimido o n.º 11;
- 6) No artigo 10.º, n.º 2, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:
- "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.";
- 7) Ao artigo 13.º, n.º 3, é aditado um segundo período, com a seguinte redação:
- "Na impossibilidade de corrigir 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.";
- 8) No artigo 14.º, n.º 2, os termos "complementar o presente regulamento estabelecendo as medidas a que se refere" são substituídos por "alterar o anexo I em conformidade com";
- 9) É inserido o seguinte artigo 14.º-A:
- "Artigo 14.º-A
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.

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, em especial no segmento dos veículos comerciais ligeiros, a melhoria da eficiência energética dos veículos, os progressos na consecução das metas de implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento, tal como previsto no Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, e a análise do mercado de segunda mão nos Estados-Membros;
- o potencial contributo de tecnologias inovadoras e dos combustíveis alternativos sustentáveis para alcançar uma mobilidade com impacto neutro no clima o impacto nos consumidores, incluindo nos preços da eletricidade, em particular nos agregados familiares com baixos e médios rendimentos, os progressos no diálogo social, a eficácia das medidas de apoio à requalificação e à melhoria das competências dos trabalhadores do setor automóvel, bem como os aspetos que facilitem uma transição economicamente viável e socialmente justa para uma mobilidade rodoviária com emissões nulas;
- o impacto do presente regulamento de alteração na consecução dos objetivos dos Estados-Membros ao abrigo do Regulamento UE/xxxx/xxxx [Regulamento Partilha de Esforços alterado] e das normas de qualidade do ar previstas na Diretiva 2008/50/CE;
- a necessidade de tomar medidas adicionais, incluindo medidas a nível da UE, que possam facilitar a transição dos Estados-Membros para veículos ligeiros com nível nulo de emissões.”;

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

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

"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.

O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta de alteração do presente regulamento.”;

b) São suprimidos os n.ºs 2 a 5;

c) É aditado o seguinte n.º 9:

"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.”;

11) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:

- a) No n.º 2, a referência ao "artigo 15.º, n.º 8" é substituída pela referência ao "artigo 15.º, n.ºs 8 e 9";
- b) No n.º 3, a referência ao "artigo 15.º, n.º 8" é substituída pela referência ao "artigo 15.º, n.ºs 8 e 9";
- c) No n.º 6, a referência ao "artigo 15.º, n.º 8" é substituída pela referência ao "artigo 15.º, n.ºs 8 e 9";

12) 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

O anexo I 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 o período de 2030 a 2034";

c) É aditado o seguinte ponto 6.1.3:

"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 o período de 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:

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

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;

x é 15 % nos anos de 2025 a 2029.

6.3.2. Objetivos de emissões específicas para o período de 2030 a 2034

Objetivo de emissões específicas = objetivo para a frota da União₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

em que:

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

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

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 + a_{2035} (TM-TM₀)

em que:

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

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

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

* 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 o período de 2030 a 2034";

c) É aditado o seguinte ponto 6.1.3:

"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 o período de 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 6.1.3;

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 ;

em que:

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

$a_{2030,H}$ é $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo para a frota da União}_{2030}}{\text{objetivo para a frota da União}_{2025}}$

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";

e) É aditado o seguinte ponto 6.2.3:

"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:

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

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

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

f) O ponto 6.3.2 passa a ter a seguinte redação:

"6.3.2. Objetivos de emissões específicas para o período de 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.";

g) É aditado o seguinte ponto 6.3.3:

"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;

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."
