



Bruxelas, 10 de outubro de 2018  
(OR. en)

12692/18

---

**Dossiê interinstitucional:  
2017/0293(COD)**

---

**CODEC 1577  
CLIMA 172  
ENV 634  
TRANS 423  
MI 677  
IA 292  
PE 119**

## **NOTA INFORMATIVA**

---

de: Secretariado-Geral do Conselho  
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

---

Assunto: Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação)  
- Resultados dos trabalhos do Parlamento Europeu (Estrasburgo, 1 a 4 de outubro de 2018)

---

## **I. INTRODUÇÃO**

A relatora, Miriam DALLI (S&D, MT), apresentou um relatório com 70 alterações (alterações 1 a 70) à proposta de regulamento, em nome da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar.

Além disso, o Grupo do PPE e o Grupo dos CRE apresentaram sete alterações em conjunto (alterações 71-76; 79). Duas alterações (alterações 77 e 78) foram apresentadas pelo Grupo do PPE e três alterações (alterações 80-82) pelo Grupo S&D. O Grupo EFDD apresentou duas alterações (alterações 83-84). O Grupo dos Verdes/ALE apresentou nove alterações (alterações 85-93). O Grupo da ALDE apresentou seis alterações (alterações 94-99).

## **II. VOTAÇÃO**

Na votação de 3 de outubro de 2018, o plenário adotou as alterações 1-18, 20-27, 30-63, 65-69, 80-82, 95-96 e 98-99 à proposta de regulamento. Não foram adotadas outras alterações. As alterações adotadas constam do anexo.

No final da votação, a proposta foi devolvida à comissão competente, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento do Parlamento Europeu, não encerrando assim a primeira leitura do Parlamento e conduzindo à abertura das negociações com o Conselho.

---

## **Normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos \*\*\*I**

**Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 3 de outubro de 2018, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO2 dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))<sup>1</sup>**

**(Processo legislativo ordinário – reformulação)**

### **Alteração 1**

#### **Proposta de regulamento** **Considerando 3**

##### *Texto da Comissão*

(3) *A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica<sup>16</sup> estabelece uma ambição clara: até meados do século, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes terão de ser, pelo menos, inferiores em 60 % às de 1990 e de estar seguramente a caminho de se tornarem nulas. As emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a nossa saúde têm de ser rápida e drasticamente reduzidas. Após 2020, as emissões dos motores de combustão convencionais terão de ser ainda mais reduzidas. Terão de ser lançados veículos com nível nulo ou baixo de emissões e esses veículos terão de obter uma quota significativa do mercado até 2030.*

##### *Alteração*

(3) *O transporte é o único setor importante da União em que as emissões de gases com efeito de estufa continuam a aumentar. A fim de cumprir os compromissos assumidos pela União na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), que teve lugar em Paris, em 2015, a descarbonização de todo o setor dos transportes tem de ser acelerada e as emissões de gases com efeito de estufa provenientes desse setor têm de estar seguramente a caminho de se tornarem nulas até meados do século. As emissões dos poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam significativamente a nossa saúde e o ambiente também têm de ser drasticamente reduzidas sem demora. Após 2020, as emissões dos motores de combustão convencionais terão de ser ainda mais*

<sup>1</sup> O assunto foi devolvido à comissão competente para negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 59.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A8-0287/2018).

reduzidas. Terão de ser lançados veículos com nível nulo ou baixo de emissões e esses veículos terão de obter uma quota significativa do mercado até 2030.

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-A) O desenvolvimento de estratégias de investigação, abastecimento, transformação e produção em matéria de componentes de construção com materiais ligeiros é crucial para fazer progressos numa transição hipocarbónica no setor automóvel. Existe um acervo crescente de estudos sobre matérias-primas de fibras naturais e seus compostos enquanto parte dum papel emergente mais amplo da bioeconomia e dos produtos renováveis, recicláveis e sustentáveis que pode gerar. Esses desenvolvimentos devem ser enquadrados em torno da compreensão das limitações relativas aos recursos naturais, à disponibilidade de terras e, portanto, à necessidade de oferecer soluções sustentáveis de fim de vida.*

## Alteração 3

### Proposta de regulamento Considerando 4-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-B) Uma transição socialmente aceitável e justa para a mobilidade sem emissões até meados do século exige mudanças em toda a cadeia de valor da indústria automóvel, tendo em conta o potencial efeito adverso para os cidadãos e as regiões de todos os Estados-Membros. É importante ter em conta os efeitos sociais da transição e ser proativo na abordagem das implicações para o emprego. É*

*fundamental, portanto, que as atuais medidas sejam igualmente acompanhadas de programas específicos a nível da União, dos Estados e das regiões, de reafetação, requalificação e melhoria das competências dos trabalhadores, bem como de iniciativas educativas e de procura de emprego levadas a cabo em comunidades e regiões afetadas negativamente, em estreito diálogo com os parceiros sociais e as autoridades competentes.*

#### Alteração 4

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 4-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-C) Uma transição bem-sucedida para uma mobilidade sem emissões requer um quadro político comum para veículos, infraestruturas, redes de eletricidade, produção, fornecimento e reciclagem de baterias, em que os incentivos económicos e de emprego sejam harmonizados em toda a União a nível nacional, regional e local e apoiados por instrumentos de financiamento da União reforçados.*

#### Alteração 5

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 6**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(6) As conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014 adotaram uma redução das emissões de gases com efeito de estufa de 30 % até 2030, em relação a 2005, para os setores não abrangidos pelo regime de comércio de licenças de emissão da União Europeia. O transporte rodoviário representa uma contribuição importante para as emissões desses setores e as suas emissões*

*(6) As emissões do transporte rodoviário continuam a ser significativamente superiores aos níveis de 1990, anulando as reduções obtidas noutros setores para combater as alterações climáticas.*

continuam a ser significativamente superiores aos níveis de 1990. ***Caso as emissões do transporte rodoviário continuem a aumentar, tal anulará*** as reduções obtidas noutros setores para combater as alterações climáticas.

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

(9) Uma avaliação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, efetuada em 2015, concluiu que estes regulamentos foram relevantes, na generalidade coerentes e geraram poupanças significativas de emissões, tendo sido mais eficazes, em termos de custos, do que inicialmente previsto. Geraram também um valor acrescentado significativo para a União, que não poderia ter sido obtido, na mesma dimensão, através de medidas nacionais.

#### *Alteração*

(9) Uma avaliação dos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, efetuada em 2015, concluiu que estes regulamentos foram relevantes, na generalidade coerentes e geraram poupanças significativas de emissões, tendo sido mais eficazes, em termos de custos, do que inicialmente previsto. Geraram também um valor acrescentado significativo para a União, que não poderia ter sido obtido, na mesma dimensão, através de medidas nacionais. ***Não obstante, a avaliação concluiu igualmente que as reduções de CO<sub>2</sub> em condições reais são consideravelmente inferiores às sugeridas pelos resultados do ensaio de homologação e que o "desfasamento em termos de emissões" entre o ensaio de homologação e o desempenho real prejudicou consideravelmente a eficácia das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, bem como a confiança dos consumidores nas potenciais poupanças de combustível dos novos veículos.***

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(10-A)** *A fim de assegurar a eficácia do presente regulamento, a redução das emissões de CO2 deve ser conseguida em condições que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo. Portanto, é adequado incluir a proibição estrita de dispositivos manipuladores no presente regulamento e facultar às autoridades competentes os meios necessários para garantir o respeito dessa proibição.*

## **Alteração 8**

### **Proposta de regulamento Considerando 12**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(12) ***É importante que a*** fixação de requisitos de redução das emissões de CO2 ***continue*** a proporcionar aos fabricantes de automóveis previsibilidade e segurança de planeamento a nível da União para todo o seu parque de automóveis novos e veículos comerciais ligeiros novos na União.

(12) *A* fixação de requisitos de redução das emissões de CO2 ***deve continuar*** a proporcionar aos fabricantes de automóveis previsibilidade e segurança de planeamento a nível da União para todo o seu parque de automóveis novos e veículos comerciais ligeiros novos na União.

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 12-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(12-A)** *A avaliação efetuada pela Comissão, em 2016, da Diretiva 1999/94/CE<sup>1-A</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho assinalou a necessidade de uma maior clarificação e simplificação da legislação, o que permitiria reforçar a sua pertinência, eficácia, eficiência e*

*coerência. A Recomendação (UE) 2017/948 da Comissão<sup>1-B</sup> visa incentivar uma aplicação harmonizada da Diretiva 1999/94/CE. No entanto, uma melhor definição e harmonização dos requisitos da União em matéria de rotulagem dos automóveis, que faculte aos consumidores informações comparáveis, fiáveis e de fácil utilização sobre as vantagens dos veículos com baixas emissões, incluindo informações relativas aos poluentes atmosféricos e aos custos de funcionamento, para além das emissões de CO<sub>2</sub> e do consumo de combustível, poderia contribuir para a construção de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível e mais respeitadores do ambiente em toda a União. A Comissão deverá, portanto, rever a Diretiva 1999/94/CE até 31 de dezembro de 2019 e apresentar uma proposta legislativa nesta matéria. Além disso, à semelhança do que acontece com os automóveis de passageiros, o setor dos veículos comerciais ligeiros poderia igualmente beneficiar da introdução de um rótulo sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub>. Por conseguinte, a Comissão deverá também analisar estas opções para esse setor e, se for caso disso, apresentar propostas legislativas relevantes.*

---

*<sup>1-A</sup> Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000, p. 16).*

*<sup>1-B</sup> Recomendação (UE) 2017/948 da Comissão, de 31 de maio de 2017, relativa à utilização, na disponibilização de informações aos consumidores em conformidade com a Diretiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de valores de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub> medidos e homologados*

*de acordo com o procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (JO L 142 de 2.6.2017, p. 100).*

## Alteração 10

### Proposta de regulamento Considerando 13

#### *Texto da Comissão*

(13) Tendo em conta o período de renovação da frota e a necessidade de o setor dos transportes rodoviários contribuir para os objetivos climáticos e energéticos para **2030**, devem ser fixados para 2025 e para 2030 níveis de redução aplicáveis às frotas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos da União. Esta abordagem faseada também dá um sinal claro e atempado à indústria automóvel para que esta não adie a introdução no mercado de tecnologias energéticas eficientes e de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

#### *Alteração*

(13) Tendo em conta o período de renovação da frota e a necessidade de o setor dos transportes rodoviários contribuir para os objetivos climáticos e energéticos **da União para 2030 e posteriormente**, devem ser fixados para 2025 e para 2030 níveis de redução aplicáveis às frotas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos da União. Esta abordagem faseada também dá um sinal claro e atempado à indústria automóvel para que esta não adie a introdução no mercado de tecnologias energéticas eficientes e de veículos com nível nulo ou baixo de emissões. ***Além disso, a fim de manter a dinâmica de redução das emissões para além de 2030, deverá ser preservada, no mínimo, a mesma trajetória de redução das emissões a partir de 1 de janeiro de 2031, permitindo a descarbonização contínua do setor, em consonância com os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris.***

## Alteração 11

### Proposta de regulamento Considerando 14

#### *Texto da Comissão*

(14) Embora a União seja um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e evidencie liderança tecnológica neste setor, a concorrência está a aumentar e o setor

#### *Alteração*

(14) Embora a União seja um dos maiores produtores mundiais de veículos a motor e evidencie liderança tecnológica neste setor, a concorrência está a aumentar e o setor

automóvel mundial está a mudar rapidamente através de inovações na propulsão elétrica e ao nível da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada. A fim de manter a sua competitividade a nível mundial e o acesso aos mercados, a União necessita de um quadro legislativo, incluindo um *incentivo* específico no domínio dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que crie um grande mercado interno e apoie o desenvolvimento tecnológico e a inovação.

automóvel mundial está a mudar rapidamente através de inovações na propulsão elétrica e ao nível da mobilidade cooperativa, conectada e automatizada. *Se a indústria da União se atrasar na necessária transição energética no setor dos transportes, corre o risco de perder a sua posição de liderança.* A fim de manter a sua competitividade a nível mundial e o acesso aos mercados, a União necessita de um quadro legislativo, incluindo um *mecanismo político* específico no domínio dos veículos com nível nulo ou baixo de emissões, que crie um grande mercado interno e apoie o desenvolvimento tecnológico e a inovação.

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 14-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(14-A) Sem inovação tecnológica e progresso técnico não será possível atingir o objetivo a longo prazo de uma mobilidade europeia sem emissões de carbono. Neste sentido, e tendo em conta uma concorrência tecnológica internacional crescente, é indispensável que a União e os Estados-Membros prossigam os seus esforços para a exploração e desenvolvimento de iniciativas que reforcem as potenciais sinergias do setor, como a recente "European Batteries Alliance" (Aliança europeia para as baterias), e apoiem os investimentos públicos e privados para a investigação e inovação automóveis europeias, a fim de manter a liderança tecnológica da União neste setor e assegurar a sustentabilidade a longo prazo da sua base industrial, preservando a sua eficiência e competitividade no mercado mundial.*

## Alteração 13

### Proposta de regulamento Considerando 15

#### *Texto da Comissão*

(15) Deve ser introduzido um mecanismo ***de incentivo específico*** que facilite uma transição harmoniosa para a mobilidade sem emissões. Este mecanismo de crédito deve ser concebido de modo a promover a implantação no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

#### *Alteração*

(15) Deve ser introduzido um mecanismo ***político*** que facilite ***e acelere*** uma transição harmoniosa para a mobilidade sem emissões. Este mecanismo de crédito ***e débito*** deve ser concebido de modo a promover a implantação no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões ***e a garantir a segurança do investimento para a introdução atempada e adequada da infraestrutura de carregamento necessária.***

## Alteração 14

### Proposta de regulamento Considerando 16

#### *Texto da Comissão*

(16) Estabelecer um sólido marco de referência para a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota da UE, assim como um mecanismo bem concebido de ajustamento dos objetivos de emissões específicas de CO<sub>2</sub> do fabricante com base na quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante, deverá dar um sinal forte e credível para o desenvolvimento ***e*** o lançamento de tais veículos, sem impedir que ainda se melhore a eficiência dos motores de combustão interna convencionais.

#### *Alteração*

(16) Estabelecer um sólido marco de referência para a quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões na frota da UE, assim como um mecanismo bem concebido de ajustamento dos objetivos de emissões específicas de CO<sub>2</sub> do fabricante com base na quota de veículos com nível nulo ou baixo de emissões da frota do fabricante, deverá dar um sinal forte e credível para o desenvolvimento, o lançamento ***e a comercialização*** de tais veículos, sem impedir que ainda se melhore a eficiência dos motores de combustão interna convencionais.

## Alteração 15

### Proposta de regulamento Considerando 17

#### *Texto da Comissão*

(17) Para determinar os **créditos correspondentes aos** veículos com nível nulo ou baixo de emissões, é apropriado ter em conta as diferenças de emissões de CO<sub>2</sub> entre veículos. O mecanismo de ajustamento deverá assegurar que um fabricante que vá além do marco de referência beneficie de um objetivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> mais elevado. A fim de garantir uma abordagem equilibrada, devem ser fixados limites para o nível de ajustamento possível no âmbito deste mecanismo. Esta metodologia proporcionará incentivos que promoverão uma implantação atempada das infraestruturas de carregamento e de abastecimento e gerarão elevados benefícios para os consumidores, a competitividade e o ambiente.

#### *Alteração*

(17) Para determinar os **valores de referência para a quota de** veículos com nível nulo ou baixo de emissões, é apropriado ter em conta as diferenças de emissões de CO<sub>2</sub> entre veículos. O mecanismo de ajustamento deverá assegurar que um fabricante que vá além do marco de referência beneficie de um objetivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> mais elevado, **enquanto um fabricante que não alcance o marco de referência terá de cumprir um objetivo de CO<sub>2</sub> mais estrito.** A fim de garantir uma abordagem equilibrada, devem ser fixados limites para o nível de ajustamento possível no âmbito deste mecanismo. Esta metodologia proporcionará incentivos que promoverão uma implantação atempada das infraestruturas de carregamento e de abastecimento e gerarão elevados benefícios para os consumidores, a competitividade e o ambiente.

## Alteração 16

### Proposta de regulamento Considerando 17-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**(17-A) Devem ser realizados investimentos suficientes e em tempo útil tanto na produção como na introdução de veículos com emissões nulas e emissões baixas, bem como nas infraestruturas de apoio globais necessárias, incluindo a produção, o fornecimento e a reciclagem sustentáveis das baterias. A interação eficaz entre instrumentos de apoio a nível da União e a nível nacional é necessária, mobilizando e promovendo grandes**

*investimentos públicos e privados. É necessário criar rapidamente infraestruturas de carregamento e abastecimento, a fim de fomentar a confiança dos consumidores e garantir aos fabricantes de veículos a segurança no que toca às atividades económicas. O fabrico de baterias e de células de baterias na União deve ser apoiado, se possível, perto de instalações de fabrico de veículos.*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento Considerando 23

#### *Texto da Comissão*

(23) No entanto, deve ser assegurado um equilíbrio entre os incentivos àsecoinovações e às tecnologias que evidenciem um efeito de redução de emissões no procedimento de ensaio oficial. Como tal, é adequado manter um limite máximo para as reduções decorrentes deecoinovação que os fabricantes podem ter em conta para efeitos de cumprimento de objetivos. A Comissão deve ter a possibilidade de reexaminar o nível do limite máximo, nomeadamente para ter em conta os efeitos de alterações do procedimento de ensaio oficial. É também conveniente esclarecer a forma como aquelas reduções devem ser calculadas para efeitos do cumprimento de objetivos.

#### *Alteração*

(23) No entanto, deve ser assegurado um equilíbrio entre os incentivos àsecoinovações e às tecnologias que evidenciem um efeito de redução de emissões no procedimento de ensaio oficial. Como tal, é adequado manter um limite máximo para as reduções decorrentes deecoinovação que os fabricantes podem ter em conta para efeitos de cumprimento de objetivos. A Comissão deve ter a possibilidade de reexaminar o nível do limite máximo *e de o ajustar em baixa*, nomeadamente para ter em conta os efeitos de alterações do procedimento de ensaio oficial. É também conveniente esclarecer a forma como aquelas reduções devem ser calculadas para efeitos do cumprimento de objetivos.

## Alteração 18

### Proposta de regulamento Considerando 25-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

*(25-A) Nos casos em que a instalação da bateria elétrica num veículo comercial ligeiro do escalão mais pesado (categoria*

*N1, classe III) cause um aumento de peso que determine a sua reclassificação na categoria N2, este problema técnico deve ser abordado.*

## **Alteração 20**

### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 37**

##### *Texto da Comissão*

(37) As emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos são medidas de forma harmonizada na União, de acordo com a metodologia estabelecida no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A fim de minimizar os encargos administrativos do presente regulamento, o cumprimento deverá ser medido em função dos dados sobre a matrícula de automóveis novos e veículos comerciais ligeiros novos na União recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão. Para assegurar a coerência dos dados utilizados na avaliação da conformidade, as regras para a recolha e comunicação desses dados deverão ser harmonizadas *tanto quanto possível*. A responsabilidade das autoridades competentes no fornecimento de dados completos e corretos e a necessidade de uma cooperação efetiva entre essas autoridades e a Comissão relativamente à qualidade dos dados devem, portanto, ser claramente definidas.

##### *Alteração*

(37) As emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos são medidas de forma harmonizada na União, de acordo com a metodologia estabelecida no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A fim de minimizar os encargos administrativos do presente regulamento, o cumprimento deverá ser medido em função dos dados sobre a matrícula de automóveis novos e veículos comerciais ligeiros novos na União recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão. Para assegurar a coerência dos dados utilizados na avaliação da conformidade, as regras para a recolha e comunicação desses dados deverão ser harmonizadas. A responsabilidade das autoridades competentes no fornecimento de dados completos e corretos e a necessidade de uma cooperação efetiva entre essas autoridades e a Comissão relativamente à qualidade dos dados devem, portanto, ser claramente definidas.

## **Alteração 21**

### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 38**

##### *Texto da Comissão*

(38) O cumprimento pelos fabricantes dos objetivos estabelecidos pelo presente regulamento deverá ser avaliado a nível da União. Os fabricantes cujas emissões

##### *Alteração*

(38) O cumprimento pelos fabricantes dos objetivos estabelecidos pelo presente regulamento deverá ser avaliado a nível da União. Os fabricantes cujas emissões

médias específicas de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas pelo presente regulamento deverão pagar uma taxa sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil. Os montantes da taxa **sobre as** emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento geral da União .

médias específicas de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas pelo presente regulamento deverão pagar uma taxa sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil. Os montantes da taxa **sobre** emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento geral da União **e ser utilizados para contribuir para uma transição justa para a mobilidade com taxas nulas de emissões. Esses montantes devem também ser utilizados para complementar os programas de requalificação, atualização de competências e educação dos trabalhadores afetados por mudanças estruturais no setor automóvel, bem como iniciativas de reafectação de mão de obra e de procura de emprego, em estreito diálogo com os parceiros sociais, as comunidades e as autoridades competentes nas regiões afetadas pela transição de postos de trabalho.**

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 41

#### *Texto da Comissão*

(41) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento na redução real das emissões de CO<sub>2</sub> está fortemente dependente da representatividade do procedimento de ensaio oficial. Em conformidade com o parecer do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA)<sup>23</sup> e a recomendação do Parlamento Europeu na sequência do inquérito deste sobre a medição das emissões no setor automóvel<sup>24</sup>, deve ser posto em prática um mecanismo de avaliação da representatividade real das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e dos valores de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151. A Comissão deve dispor de poderes para garantir a disponibilidade pública **desses**

#### *Alteração*

(41) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento na redução real das emissões de CO<sub>2</sub> está fortemente dependente da representatividade do procedimento de ensaio oficial. Em conformidade com o parecer do Mecanismo de Aconselhamento Científico (MCA)<sup>23</sup> e a recomendação do Parlamento Europeu na sequência do inquérito deste sobre a medição das emissões no setor automóvel<sup>24</sup>, deve ser posto em prática um mecanismo de avaliação da representatividade real das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e dos valores de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151. **A melhor forma de assegurar a representatividade real dos valores de homologação é a**

dados e, *se for caso disso*, desenvolver os procedimentos necessários para a **identificação e recolha dos** dados para a realização dessas avaliações.

*introdução de um ensaio das emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais de condução. Por conseguinte, a Comissão deve, através de atos delegados e tendo em conta a adequação da utilização do PEMS, desenvolver o ensaio das emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais e introduzi-lo, o mais tardar, dois anos após a data de aplicação do presente regulamento. No entanto, até à aplicação deste tipo de ensaio, o cumprimento do presente regulamento deve ser assegurado com base nos dados de medidores de consumo de combustível comunicados pelos fabricantes e associados a um limite, fixado para cada fabricante, em 2021, numa diferença percentual que não deve ser excedida. A Comissão deve dispor de poderes para garantir a disponibilidade pública dos dados relativos ao consumo de combustível e desenvolver os procedimentos necessários para a comunicação desses dados para a realização dessas avaliações. A Comissão deve tomar medidas adequadas em caso de não conformidade dos fabricantes com os requisitos do presente regulamento em matéria de emissões reais de CO<sub>2</sub>.*

---

<sup>23</sup> Grupo de Alto Nível de Conselheiros Científicos, parecer científico 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing"

<sup>24</sup> Recomendação do Parlamento Europeu ao Conselho e à Comissão, de 4 de abril de 2017, na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel (2016/2908 (RSP)).

---

<sup>23</sup> Grupo de Alto Nível de Conselheiros Científicos, parecer científico 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing"

<sup>24</sup> Recomendação do Parlamento Europeu ao Conselho e à Comissão, de 4 de abril de 2017, na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel (2016/2908 (RSP)).

## Alteração 23

### Proposta de regulamento Considerando 41-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(41-A)** *Atualmente, não existe um método harmonizado para avaliar as emissões durante o ciclo de vida dos veículos comerciais ligeiros. É conveniente que a Comissão forneça essa análise até ao final de 2026 para apresentar uma panorâmica geral sobre as emissões de dióxido carbono provenientes do setor dos veículos comerciais ligeiros. Para o efeito, a Comissão deve desenvolver, por via de atos delegados, uma metodologia comum a toda a União para a transmissão coerente dos dados, a partir de 2025, pelos fabricantes relativamente às emissões de CO<sub>2</sub> no ciclo de vida de todos os tipos de combustíveis e sistemas de propulsão dos veículos que colocam no mercado. Esta metodologia deve igualmente estar em conformidade com as normas ISO pertinentes e ter em conta o potencial de aquecimento global (PAG) das emissões do veículo "do poço ao depósito", "do depósito às rodas", ao longo da produção e no final de ciclo de vida. A análise efetuada pela Comissão deve basear-se nos dados comunicados pelos fabricantes, bem como quaisquer outros dados pertinentes disponíveis.*

## Alteração 80

### Proposta de regulamento Considerando 42

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(42)** *Em 2024, está prevista a revisão dos progressos alcançados ao abrigo [do*

**(42)** *É conveniente avaliar a eficácia do presente regulamento em 2023, a fim de*

**Regulamento Partilha de Esforços e da Diretiva Regime de Comércio de Licenças de Emissão]. É, por conseguinte, conveniente avaliar a eficácia do presente regulamento *nesse mesmo ano, a fim de permitir uma avaliação coordenada e coerente das medidas executadas ao abrigo destes instrumentos.***

permitir uma avaliação *atempada, transparente, coordenada e coerente da sua execução e dos progressos alcançados na consecução dos objetivos fixados dentro do prazo estabelecido, e também em relação aos progressos alcançados ao abrigo do Regulamento "Partilha de Esforços" e da Diretiva "Regime de Comércio de Licenças de Emissão".*

## Alteração 24

### Proposta de regulamento Considerando 46

#### *Texto da Comissão*

(46) A fim de alterar ou completar elementos não essenciais das disposições do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão para alterar os anexos II e III, no que respeita às exigências de dados e aos parâmetros de dados, que completam as regras relativas à interpretação dos critérios de elegibilidade para derrogações dos objetivos de emissões específicas sobre o conteúdo dos pedidos de derrogação e sobre o conteúdo e avaliação dos programas para a redução de emissões específicas de CO<sub>2</sub>, adaptar os valores de M0 e TM0 referidos no artigo 13.º e o limite de 7 g CO<sub>2</sub>/km referido no artigo 11.º e adaptar as fórmulas do anexo I a que se refere o artigo 14.º, n.º 3. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional "Legislar Melhor", de 13 de abril de 2016. Nomeadamente para garantir igualdade de participação na elaboração de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os

#### *Alteração*

(46) A fim de alterar ou completar elementos não essenciais das disposições do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão para alterar os anexos II e III, no que respeita às exigências de dados e aos parâmetros de dados, ***estabelecendo os requisitos para assegurar o cumprimento da proibição de dispositivos manipuladores e o conteúdo exigido do dossiê alargado a que se refere o artigo 4.º, n.º 3-C, estabelecendo as regras e procedimentos para a comunicação das emissões produzidas ao longo do ciclo da vida dos veículos referidas no artigo 7.º, n.º 8-A,*** que completam as regras relativas à interpretação dos critérios de elegibilidade para derrogações dos objetivos de emissões específicas sobre o conteúdo dos pedidos de derrogação e sobre o conteúdo e avaliação dos programas para a redução de emissões específicas de CO<sub>2</sub>, adaptar os valores de M0 e TM0 referidos no artigo 13.º e o limite de 7 g CO<sub>2</sub>/km referido no artigo 11.º, ***desenvolvendo um ensaio de medição de emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais referido no artigo 12.º, n.º 1-A,*** e adaptar as fórmulas do anexo I a que se refere o artigo 14.º, n.º 3. É particularmente importante que a Comissão

peritos dos Estados-Membros, devendo os peritos daquelas instituições ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional "Legislar Melhor", de 13 de abril de 2016. Nomeadamente para garantir igualdade de participação na elaboração de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os peritos daquelas instituições ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

## Alteração 25

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, *destinados a assegurar* o bom funcionamento do mercado interno.

##### *Alteração*

1. O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, *a fim de alcançar os objetivos climáticos da União e cumprir os seus compromissos climáticos a nível internacional, de forma coerente com* o bom funcionamento do mercado interno.

## Alteração 26

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. A partir de 1 de janeiro de 2025, aplicam-se os seguintes objetivos para a frota da UE:

a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução igual a **15** % da média

##### *Alteração*

4. A partir de 1 de janeiro de 2025, aplicam-se os seguintes objetivos para a frota da UE:

a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução igual a **20** % da média

dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.1.1;

b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução igual a **15 %** da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 6.1.1;

dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.1.1;

b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um objetivo de redução igual a **20 %** da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 6.1.1;

## **Alteração 27**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – n.º 4 – parágrafo 1-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***A partir de 1 de janeiro de 2025, um valor de referência igual a 20 % da parte de mercado das vendas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos em 2025, deverá aplicar-se à quota de veículos com emissões nulas e com baixo nível de emissões, a determinar em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.3, e com o anexo I, parte B, ponto 6.3, respetivamente.***

## **Alterações 81 e 95**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

5. A partir de 1 de janeiro de 2030, aplicam-se os seguintes objetivos:

(a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução igual a **30%** da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.1.2;

(b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um

5. A partir de 1 de janeiro de 2030, aplicam-se os seguintes objetivos:

(a) Para as emissões médias da frota de automóveis novos de passageiros, um objetivo de redução igual a **40 %** da média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.1.2;

(b) Para as emissões médias da frota de veículos comerciais ligeiros novos, um

objetivo de redução de **30 %**, comparativamente à média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 6.1.2.

objetivo de redução de **40 %**, comparativamente à média dos objetivos de emissões específicas em 2021, determinado em conformidade com o anexo I, parte B, ponto 6.1.2.

## **Alteração 96**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – n.º 5 – parágrafo 1-A (novo)**

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***A partir de 1 de janeiro de 2030, um valor de referência igual a 35 % da parte de mercado das vendas de automóveis novos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros novos em 2030 deverá aplicar-se à quota de veículos com emissões nulas e com baixo nível de emissões, a determinar em conformidade com o anexo I, parte A, ponto 6.3, e com o anexo I, parte B, ponto 6.3, respetivamente.***

## **Alteração 30**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – n.º 1 – alínea b)**

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

b) Categoria N<sub>1</sub>, definida no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2610 kg e a veículos da categoria N<sub>1</sub> aos quais seja alargada a homologação de acordo com o artigo 2.º, n.º 2, 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").

b) Categoria N<sub>1</sub>, definida no anexo II da Diretiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2610 kg e a veículos da categoria N<sub>1</sub> aos quais seja alargada a homologação de acordo com o artigo 2.º, n.º 2, 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"). ***A Comissão, em conformidade com os objetivos previstos pelo presente regulamento, tem competências para atualizar, conforme necessário, o limite***

*da massa de referência (2 610 kg) para os veículos comerciais ligeiros movidos a combustíveis alternativos que necessitem de peso adicional, devido a sistemas de propulsão e de armazenamento de energia (baterias) mais pesados que os utilizados nos veículos convencionais.*

### **Alteração 31**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – n.º 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*4-A. O presente regulamento é aplicável aos veículos alimentados a combustíveis alternativos com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, desde que a massa que exceda os 3 500 kg seja exclusivamente devida ao excesso de massa do sistema de propulsão em comparação com o sistema de propulsão de um veículo com as mesmas dimensões que esteja equipado com um motor de combustão interna convencional de ignição comandada ou de ignição por compressão.*

### **Alteração 32**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – n.º 1 – alínea n-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*n-A) "Dispositivo manipulador" ("defeat device"), um elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade do motor (RPM), às mudanças de velocidade, à força de aspiração ou a qualquer outro parâmetro e destinado a ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer sistema ou parte de um sistema que aumente as emissões de CO<sub>2</sub> em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem*

*durante o funcionamento e a utilização normais do veículo.*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. O fabricante deve equipar os veículos para que os sistemas e os componentes suscetíveis de afetar as emissões sejam concebidos, construídos e montados de modo a permitir que os automóveis de passageiros ou os veículos comerciais ligeiros do fabricante cumpram, em utilização normal, os objetivos de emissões específicas e outros requisitos nos termos do presente regulamento e das respetivas medidas de execução.***

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 – n.º 3-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-B. A utilização de dispositivos manipuladores é proibida. A proibição não se aplica:***

- a) Se se justificar a necessidade desse dispositivo para proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo;***
- b) Se esse dispositivo não funcionar para além do necessário ao arranque do motor; ou***
- c) Se as condições estiverem substancialmente incluídas nos processos de ensaio, a que se refere o artigo 1.º.***

## Alteração 35

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 3-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-C. Para que as autoridades homologadoras estejam em condições de avaliar a conformidade com o n.º 3, alíneas a) e b), do presente artigo, o fabricante deve fornecer um dossiê alargado. A Comissão fica habilitada a adotar um ato delegado, nos termos do artigo 16.º, que complete o presente regulamento com disposições destinadas a garantir o respeito pela proibição do uso de dispositivos manipuladores e pelo conteúdo exigido do dossiê alargado.***

## Alteração 36

### Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Em cada ano civil, cada Estado-Membro regista informações relativas a cada automóvel novo de passageiros e cada veículo comercial ligeiro novo matriculado no seu território de acordo com o estabelecido nos anexos II e III, parte A. Essas informações são colocadas à disposição dos fabricantes e dos importadores ou representantes designados pelos fabricantes em cada Estado-Membro. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para garantir que os órgãos que prestam informações funcionem de forma transparente. Cada Estado-Membro assegura que as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 sejam

1. Em cada ano civil, cada Estado-Membro regista informações relativas a cada automóvel novo de passageiros e cada veículo comercial ligeiro novo matriculado no seu território de acordo com o estabelecido nos anexos II e III, parte A. Essas informações são colocadas à disposição dos fabricantes e dos importadores ou representantes designados pelos fabricantes em cada Estado-Membro. Os Estados-Membros garantem que os órgãos que prestam informações funcionam de forma transparente. Cada Estado-Membro assegura que as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros não homologados nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 sejam medidas e registadas no certificado de

medidas e registadas no certificado de conformidade.

conformidade.

### Alteração 37

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.º 4 – parágrafo 3

##### *Texto da Comissão*

O registo é colocado à disposição do público.

##### *Alteração*

O registo é colocado à disposição do público, ***incluindo em formato digital***.

### Alteração 38

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.º 5 – parágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

Os fabricantes ***podem***, no prazo de três meses a contar da notificação do cálculo provisório a que se refere o n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

##### *Alteração*

Os fabricantes ***devem***, no prazo de três meses a contar da notificação do cálculo provisório a que se refere o n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

### Alteração 39

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.º 8 – parágrafo 3

##### *Texto da Comissão*

A Comissão ***pode*** adotar regras detalhadas sobre os procedimentos de comunicação de tais desvios e sobre a tomada em consideração dos mesmos no cálculo das emissões médias específicas. Esses procedimentos devem ser adotados através de atos de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

##### *Alteração*

A Comissão ***deve*** adotar regras detalhadas sobre os procedimentos de comunicação de tais desvios e sobre a tomada em consideração dos mesmos no cálculo das emissões médias específicas. Esses procedimentos devem ser adotados através de atos de execução em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

## Alteração 40

### Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 8-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***8-A. A partir de 1 de janeiro de 2025, os fabricantes devem comunicar à Comissão, com base numa metodologia harmonizada a nível da União, as emissões de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida de todos os automóveis de passageiros novos e dos veículos comerciais ligeiros que tenham colocado no mercado a partir dessa data. Para o efeito, a Comissão adota, o mais tardar até 31 de dezembro de 2022, atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, a fim de completar o presente regulamento mediante a elaboração de regras pormenorizadas sobre os procedimentos de comunicação de emissões de CO<sub>2</sub> ao longo do ciclo de vida completo de todos os tipos de combustíveis e sistemas de propulsão do veículo comercializados no mercado da União.***

***O mais tardar até 31 de dezembro de 2026, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, com uma análise das emissões globais ao longo do ciclo de vida dos veículos ligeiros novos na União, incluindo uma análise das opções para possíveis medidas regulamentares, a fim de melhor direcionar os futuros esforços políticos na redução das emissões neste setor. Essa análise deve ser tornada pública.***

## Alteração 41

### Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 4

*Texto da Comissão*

4. Os montantes do prémio sobre emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União.

*Alteração*

4. Os montantes do prémio sobre emissões excedentárias são considerados receitas do orçamento geral da União.  
***Esses montantes devem ser utilizados para complementar as medidas nacionais e da União, em estreita cooperação com os parceiros sociais, para promover o desenvolvimento de competências e a reafetação dos trabalhadores no setor automóvel em todos os Estados-Membros afetados, em especial nas regiões e nas comunidades mais afetadas pela transição, a fim de contribuir para uma transição justa para a mobilidade com emissões nulas.***

**Alteração 42**

**Proposta de regulamento  
Artigo 10 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. Caso considere que o fabricante é elegível para uma derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 e que o objetivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO<sub>2</sub>, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de veículo comercial ligeiro fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação. O requerimento deve ser apresentado até 31 de outubro do primeiro ano a que se aplique a derrogação.

*Alteração*

3. Caso considere que o fabricante é elegível para uma derrogação requerida ao abrigo do n.º 1 e que o objetivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> proposto pelo fabricante é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial económico e tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO<sub>2</sub>, e tendo em conta as características do mercado para o tipo de veículo ***ligeiro de passageiros ou veículo*** comercial ligeiro fabricado, a Comissão concede-lhe a derrogação. O requerimento deve ser apresentado até 31 de outubro do primeiro ano a que se aplique a derrogação.

**Alteração 43**

**Proposta de regulamento  
Artigo 11 – n.º 1 – parágrafo 2**

*Texto da Comissão*

Essas tecnologias só devem ser tomadas em consideração se a metodologia adotada para as avaliar for capaz de produzir resultados verificáveis, repetíveis e comparáveis.

*Alteração*

Essas tecnologias só devem ser tomadas em consideração se a metodologia adotada para as avaliar for capaz de produzir resultados verificáveis, repetíveis e comparáveis, ***e apenas enquanto o valor medido pelo procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP) não for completado ou substituído por outros dados que sejam mais representativos das emissões em condições reais de condução.***

**Alteração 44**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 11 – n.º 1 – parágrafo 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

***No prazo de 12 meses a contar da aprovação de uma tecnologia inovadora ou de um pacote tecnológico inovador, o fornecedor ou o fabricante da referida tecnologia fornecerá elementos de prova baseados nos resultados de ensaios de emissões em condições reais de condução de veículos de produção, para validar o contributo destas tecnologias ou do pacote tecnológico.***

*Alteração*

**Alteração 45**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 11 – n.º 1 – parágrafo 4**

*Texto da Comissão*

A Comissão pode ajustar o limite máximo, com efeitos a partir de 2025, inclusive. Essas adaptações devem ser efetuadas através de atos delegados, em

*Alteração*

A Comissão pode ajustar o limite máximo ***para um valor inferior***, com efeitos a partir de 2025, inclusive. Essas adaptações devem ser efetuadas através de atos

conformidade com o artigo 16.º.

delegados, em conformidade com o artigo 16.º.

#### **Alteração 46**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 11 – n.º 2 – alínea d)**

###### *Texto da Comissão*

d) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares correspondentes à redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km a que se refere o artigo 1.º, nem ser obrigatórias por força de outras disposições de direito da União. A partir de 1 de janeiro de 2025, este critério não se aplica à melhoria da eficiência de sistemas de ar condicionado.

###### *Alteração*

d) As tecnologias inovadoras não podem estar abrangidas por disposições vinculativas decorrentes das medidas adicionais complementares correspondentes à redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km a que se refere o artigo 1.º, nem ser obrigatórias por força de outras disposições de direito da União. A partir de 1 de janeiro de 2025, este critério não se aplica à melhoria da eficiência de sistemas de ar condicionado **e de aquecimento**.

#### **Alteração 47**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 12 – n.º 1**

###### *Texto da Comissão*

1. A Comissão deve acompanhar e avaliar a real representatividade dos valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151.  
***Deve também assegurar que o público é informado do modo como essa representatividade evolui ao longo do tempo.***

###### *Alteração*

1. A Comissão deve acompanhar e avaliar a real representatividade dos valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151.

#### **Alteração 48**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 12 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-A. A fim de garantir a representatividade referida no n.º 1, a conformidade com o presente regulamento deve ser avaliada, até 1 de janeiro de 2023, por meio de um ensaio de emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais. A Comissão adota, o mais tardar dois anos após a data de aplicação do presente regulamento, atos delegados em conformidade com o artigo 16.º para completar o presente regulamento, desenvolvendo o ensaio de emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais utilizando o PEMS.***

#### **Alteração 49**

**Proposta de regulamento  
Artigo 12 – n.º 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-B. Até o ensaio das emissões de CO<sub>2</sub> em condições reais se tornar aplicável, a conformidade com o presente regulamento será medida em função dos dados dos indicadores de consumo de combustível e sujeita a um limite definido em 2021, enquanto diferença percentual, que não pode ser excedida, entre os dados e as emissões específicas de CO<sub>2</sub> de um fabricante, medidas para efeitos dos procedimentos de homologação por tipo iniciados a partir de 2021, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007.***

#### **Alteração 50**

**Proposta de regulamento  
Artigo 12 – n.º 1-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***1-C. Quando as emissões específicas de CO<sub>2</sub> de um fabricante excederem o limite fixado no n.º 1-B, o objetivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> para esse fabricante, utilizado para efeitos de conformidade com o presente regulamento, deve ser ajustado pelo valor em excesso identificado.***

### **Alteração 51**

**Proposta de regulamento  
Artigo 12 – n.º 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-A. A Comissão deve também velar por que o público seja informado do modo como essa representatividade, a que se refere o n.º 1, em condições reais evolui ao longo do tempo.***

### **Alteração 52**

**Proposta de regulamento  
Artigo 12 – n.º 2-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-B. Caso não estejam disponíveis normas referentes à precisão do equipamento de medição do consumo de combustível a bordo, a Comissão deve proceder por forma a decidir as normas técnicas e a introduzi-las na legislação da União, o mais tardar até 1 de janeiro de 2020.***

### **Alteração 53**

**Proposta de regulamento  
Artigo 12 – n.º 3**

*Texto da Comissão*

3. A Comissão *pode* adotar *as medidas referidas no presente artigo por meio* de atos de execução *em conformidade com o* procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

*Alteração*

3. A Comissão *deve, por meio de atos de execução*, adotar *regras pormenorizadas relativas aos procedimentos de comunicação dos dados dos indicadores de consumo* Os referidos atos de execução *são adotados pelo* procedimento de exame a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

**Alteração 82**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 14 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. Em **2024**, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a eficácia do presente regulamento, se for caso disso acompanhado de uma proposta de alteração do mesmo. Esse relatório *analisará*, nomeadamente, a real representatividade dos valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151, a implantação no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões e a implantação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento comunicada nos termos da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>29</sup>.

*Alteração*

1. Em **2023**, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a eficácia do presente regulamento, se for caso disso acompanhado de uma proposta de alteração do mesmo. Esse relatório *deve analisar*, nomeadamente, a real representatividade dos valores de emissão de CO<sub>2</sub> e de consumo de energia determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/1151, a implantação no mercado da União de veículos com nível nulo ou baixo de emissões, *nomeadamente no que respeita aos veículos comerciais ligeiros*, a implantação de infraestruturas de carregamento e de abastecimento comunicada nos termos da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>29</sup>, *e o impacto do presente regulamento nos consumidores, em particular nos consumidores com rendimentos médios e baixos. O relatório deve avaliar igualmente opções para incentivar a aceitação de combustíveis avançados de baixo teor de carbono, incluindo o biogás e os combustíveis sintéticos, produzidos com energias renováveis.*

---

<sup>29</sup> 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).

---

<sup>29</sup> 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).

## Alteração 54

### Proposta de regulamento

#### Artigo 14 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. A Comissão deve ter em conta as avaliações efetuadas em conformidade com o artigo 12.º e pode, quando necessário, rever, os procedimentos de medição das emissões de CO<sub>2</sub> previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a refletir adequadamente as **reais emissões** de CO<sub>2</sub> dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros a **nível mundial**.

##### *Alteração*

2. A Comissão deve ter em conta as avaliações efetuadas em conformidade com o artigo 12.º e pode, quando necessário, rever, os procedimentos de medição das emissões de CO<sub>2</sub> previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. A Comissão apresenta, nomeadamente, propostas adequadas para adaptar os procedimentos de modo a refletir adequadamente as **emissões reais** de CO<sub>2</sub> dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros, **inclusivamente recorrendo a sistemas portáteis de medição das emissões e à teledeteção**.

## Alteração 55

### Proposta de regulamento

#### Artigo 14 – n.º 3-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**3-A. A Comissão deve, até 31 de dezembro de 2019, rever a Diretiva 1999/94/CE e, se necessário, apresentar uma proposta legislativa pertinente para fornecer aos consumidores dados precisos, sólidos e comparáveis em**

*matéria de consumo de combustível, de emissões de CO<sub>2</sub> e de emissões de poluentes atmosféricos dos veículos ligeiros de passageiros colocados no mercado.*

*No contexto da revisão a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão avalia igualmente as opções de introdução de um rótulo específico relativo ao consumo de combustível e às emissões de CO<sub>2</sub> para os veículos comerciais ligeiros novos e, se for caso disso, apresenta uma proposta legislativa para o efeito.*

## Alteração 56

### Proposta de regulamento Artigo 14 – n.º 3-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*A Comissão apresenta, se adequado, uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para fixar, a partir de 1 de janeiro de 2031, objetivos adicionais de redução das emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, com vista a manter, pelo menos, a trajetória de redução de emissões alcançada até 2030.*

## Alteração 57

### Proposta de regulamento Artigo 16 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. O poder de adotar os atos delegados referidos no artigo 7.º, n.º 7, segundo parágrafo, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 2, e no artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, é conferido à Comissão por um período indeterminado a contar de [data de entrada em vigor do presente regulamento].

1. O poder de adotar os atos delegados referidos **no artigo 4.º, n.º 3-C**, no artigo 7.º, n.º 7, segundo parágrafo, **no artigo 7.º, n.º 8-A**, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, **no artigo 12.º, n.º 1-A**, no artigo 13.º, n.º 2, e no artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, é conferido à Comissão por um período indeterminado a contar de [data de entrada

em vigor do presente regulamento].

## Alteração 58

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. A delegação de poderes referida no artigo 7.º, n.º 7, segundo parágrafo, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, no artigo 13.º, n.º 2, e no artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

##### *Alteração*

2. A delegação de poderes referida **no artigo 4.º, n.º 3-C**, no artigo 7.º, n.º 7, segundo parágrafo, **no artigo 7.º, n.º 8-A**, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, **no artigo 12.º, n.º 1-A**, no artigo 13.º, n.º 2, e no artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

## Alteração 59

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 7.º, n.º 7, segundo parágrafo, do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 13.º, n.º 2, e do artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, só podem entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação deste ato ao Parlamento Europeu ou ao Conselho ou se, antes do

##### *Alteração*

4. Os atos delegados adotados nos termos **do artigo 4.º, n.º 3-C**, do artigo 7.º, n.º 7, segundo parágrafo, **do artigo 7.º, n.º 8-A**, do artigo 10.º, n.º 8, do artigo 11.º, n.º 1, quarto parágrafo, **do artigo 12.º, n.º 1-A**, do artigo 13.º, n.º 2, e do artigo 14.º, n.º 3, segundo parágrafo, só podem entrar em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação deste ato ao

termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Parlamento Europeu ou ao Conselho ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## **Alteração 60**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – parágrafo 1**

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 11-A – n.º 2

#### *Texto da Comissão*

2. A Comissão deve adotar atos **de execução**, em conformidade com o artigo 15.º, a fim de estabelecer os procedimentos de verificação da conformidade em circulação dos veículos comerciais ligeiros no que respeita aos valores certificados de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível."

#### *Alteração*

2. A Comissão deve adotar atos **delegados**, em conformidade com o artigo 14.º-A, a fim de estabelecer os procedimentos de verificação da conformidade em circulação dos veículos comerciais ligeiros no que respeita aos valores certificados de emissões de CO<sub>2</sub> e de consumo de combustível.

## **Alteração 61**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – parágrafo 1-A (novo)**

Regulamento (CE) n.º 715/2007

Artigo 14-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***É inserido o seguinte artigo:***

***"Artigo 14.º-A***

***Exercício da delegação***

***1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições***

*estabelecidas no presente artigo.*

**2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 11.º-A, n.º 2, é conferido à Comissão por um período de cinco anos, a partir de ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo]. A Comissão apresenta um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.**

**3. A delegação de poderes referida no artigo 11.º-A, n.º 2, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação de poderes especificada nessa decisão. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou numa data posterior nela indicada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.**

**4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional "Legislar Melhor", de 13 de abril de 2016\*.**

**5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.**

**6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 11.º-A, n.º 2, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses**

*por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.*

---

*\* JO L 123 de 12.5.2016, p. 1."*

## Alteração 62

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – parte A – ponto 6 – subponto 6.3 – parágrafo 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Para efeitos do cálculo desta fórmula, o objetivo de emissões específicas de 2021, tal como definido no ponto 4, deve ser corrigido para ter em conta a diferença entre os valores de CO<sub>2</sub> medidos no ciclo WLTP e os valores declarados destas emissões.*

*Para os novos operadores, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o n.º 16, para alterar o presente regulamento, desenvolvendo uma fórmula que permita calcular o objetivo relevante de emissões específicas de 2021 para cada fabricante.*

## Alteração 63

### Proposta de regulamento

#### Anexo I – parte A – ponto 6.3 – subponto 3 – parágrafo 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

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**;

*Para o período entre 2025 e 2029, o fator ZLEV é  $(1+y-x)$ , a não ser que esta soma seja superior a 1,05, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05; se este valor estiver compreendido entre 1,0 e 0,98, o fator ZLEV deve ser fixado em 1,0; se este valor for inferior a 0,95, o fator ZLEV deve ser fixado em 0,95;*

*A partir de 2030, o fator ZLEV é  $(1 + y-x)$ , a menos que a soma seja superior a 1,05 ou inferior a 0,95, caso em que o fator ZLEV deve ser fixado em 1,05 ou 0,95,*

*conforme o caso*

### **Alteração 98**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – Parte A – ponto 6.3 – parágrafo 4 – subparágrafo 3**

##### *Texto da Comissão*

x é **15** % nos anos de 2025 a 2029 e **30** % em 2030 e anos seguintes.

##### *Alteração*

x é **20** % nos anos de 2025 a 2029 e **35** % em 2030 e anos seguintes.

### **Alteração 65**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – parte B – subponto 6.3.1. – parágrafo 1-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

*Para efeitos do cálculo desta fórmula, o objetivo de emissões específicas de 2021, tal como definido no ponto 4, deve ser corrigido para ter em conta a diferença entre os valores de CO<sub>2</sub> medidos no ciclo WLTP e os valores declarados destas emissões.*

*Para os novos operadores, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o n.º 16, para alterar o presente regulamento, desenvolvendo uma fórmula para calcular o objetivo relevante de emissões específicas de 2021 para cada fabricante.*

### **Alteração 66**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – parte B – subponto 6.3.1 – parágrafo 3 – subparágrafo 3**

##### *Texto da Comissão*

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

##### *Alteração*

fator ZLEV é (1+y-x), a não ser que esta soma seja superior a 1,05, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05; **se este valor**

1,05 ou 1,0, consoante o caso;

*estiver compreendido entre 1,0 e 0,98, o fator ZLEV deve ser fixado em 1.0; se este valor for inferior a 0,95, o fator ZLEV deve ser fixado em 0,95.*

#### **Alteração 67**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Anexo I – Parte B – ponto 6.3.1 – parágrafo 4 – subparágrafo 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

x é 15%.

x é 20 %.

#### **Alteração 68**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Anexo I – parte B – subponto 6.3.2. – parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Para efeitos do cálculo desta fórmula, o objetivo de emissões específicas de 2021, tal como definido no ponto 4, deve ser corrigido para ter em conta a diferença entre os valores de CO<sub>2</sub> medidos no ciclo WLTP e os valores declarados destas emissões.*

*Para os novos operadores, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o n.º 16, para alterar o presente regulamento, desenvolvendo uma fórmula para calcular o objetivo relevante de emissões específicas de 2021 para cada fabricante.*

#### **Alteração 69**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Anexo I – Parte B – subponto 6.3.2 – parágrafo 3 – subparágrafo 3**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

fator ZLEV é  $(1+y-x)$ , a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a **1,0**,

fator ZLEV é  $(1+y-x)$ , a não ser que esta soma seja superior a 1,05 ou inferior a

caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou **1,0**, consoante o caso;

**0,95**, caso em que o fator ZLEV é fixado em 1,05 ou **0,95**, consoante o caso;

### **Alteração 99**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo I – Parte B – ponto 6.3.2 – parágrafo 4 – subparágrafo 3**

*Texto da Comissão*

x é **30%**.

*Alteração*

x é **35 %**.

---