



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 10 de novembro de 2022  
(OR. en)

14598/22

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2022/0365 (COD)**

---

---

**MI 805  
ENV 1137  
ENT 155  
CODEC 1709  
IA 181**

#### NOTA DE ENVIO

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	10 de novembro de 2022
para:	Thérèse Blanchet, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 586 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 586 final.

---

Anexo: COM(2022) 586 final



Bruxelas, 10.11.2022  
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -  
{SWD(2022) 360 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • Razões e objetivos da proposta

A livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais deve ser assegurada de forma a manter o bom funcionamento do mercado interno. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, consagra um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos. Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor e de motores no que respeita às emissões são igualmente harmonizados a fim de evitar que os Estados-Membros apliquem requisitos divergentes e de assegurar um nível elevado de proteção do ambiente e da saúde.

A poluição atmosférica continua a representar um grande risco para o ambiente e a saúde na Europa. Embora a qualidade do ar tenha melhorado, uma parte significativa da população urbana da UE continua exposta a concentrações de poluentes acima dos limites definidos na Diretiva Qualidade do Ar Ambiente<sup>1</sup>. Estima-se que a poluição atmosférica tenha causado mais de 300 000 mortes prematuras na UE-28 em 2018<sup>2</sup>. Apesar de outros setores também desempenharem um papel importante, o transporte rodoviário continua a ser um dos principais contribuintes para a poluição atmosférica. Foi responsável, em média, por 39 % das emissões nocivas de NO<sub>x</sub> em 2018 (47 % nas zonas urbanas<sup>3</sup>) e por 11 % das emissões totais de PM<sub>10</sub> em 2018<sup>4</sup>.

O **Pacto Ecológico Europeu**<sup>5</sup> é uma nova estratégia de crescimento que visa transformá-la numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva. A UE deve ainda promover e investir na necessária transformação digital e respetivos instrumentos, visto estes serem facilitadores fundamentais desta mudança. Com efeito, a tecnologia digital pode ajudar a reduzir as emissões a nível mundial, a melhorar a qualidade de vida e a reduzir a pegada ambiental da sociedade, por exemplo, otimizando a utilização de energia e monitorizando as emissões nos transportes<sup>6</sup>. A fim de alcançar a neutralidade climática até 2050 e a ambição de poluição zero para um ambiente sem substâncias tóxicas, todos os setores têm de se transformar, incluindo o transporte rodoviário. O Pacto Ecológico Europeu anunciou a adoção de uma proposta de normas de emissões de poluentes atmosféricos mais restritivas para os veículos com motor de combustão (Euro 7).

A fim de acelerar a descarbonização do transporte rodoviário, a Comissão propôs, em julho de 2021, uma alteração do regulamento relativo às **normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>** aplicáveis aos automóveis e furgões<sup>7</sup>, para assegurar uma via clara para uma

---

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

<sup>2</sup> [Agência Europeia do Ambiente \(AEA\)](#), *Air Quality in Europe – 2020 report* (não traduzido para português), 2020.

<sup>3</sup> [Centro Comum de Investigação \(JRC\)](#), *Urban NO<sub>2</sub> Atlas* (não traduzido para português), 2019.

<sup>4</sup> [Agência Europeia do Ambiente \(AEA\)](#), *Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018* (não traduzido para português), 2020.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>6</sup> COM(2021) 118 final.

<sup>7</sup> COM(2021) 556 final.

mobilidade sem emissões<sup>8</sup>. Além disso, a Comissão adotou, em dezembro de 2020, a **Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente**<sup>9</sup> e, em maio de 2021, o **Plano de Ação para a Poluição Zero**<sup>10</sup>. De acordo com essas estratégias, os transportes devem tornar-se drasticamente menos poluentes, especialmente nas cidades, e a norma Euro 7 é considerada uma parte essencial da transição para uma mobilidade limpa.

Por último, mas não menos importante, a **nova estratégia industrial para a Europa**<sup>11</sup> oferece instrumentos para enfrentar o duplo desafio da transformação ecológica e digital e de apoiar a indústria europeia na concretização da ambição do Pacto Ecológico Europeu. O novo quadro relativo às emissões de poluentes proporcionará segurança jurídica e vantagem ao setor automóvel da UE. As normas de emissões da UE têm de se manter à frente das normas em elaboração em mercados-chave, como os Estados Unidos e a China, a fim de manter uma vantagem competitiva. O acesso a estes mercados poderia ser dificultado para os fabricantes da UE, uma vez que se tornaria mais oneroso cumprir os requisitos em matéria de emissões em diferentes mercados.

A transição para uma frota de automóveis/furgões de emissões nulas será distribuída por, pelo menos, duas décadas, nomeadamente tendo em conta o ciclo de vida médio dos automóveis/furgões de mais de 11 anos. Entretanto, para alcançar os objetivos estratégicos acima referidos, os veículos com motor de combustão interna que continuarão a ser colocados no mercado devem ser tão ecológicos quanto possível.

Ao mesmo tempo, a indústria automóvel enfrenta outras transformações significativas: a escassez substancial das cadeias de abastecimento, o impacto da invasão russa na Ucrânia e o aumento dos custos da energia e das matérias-primas.

Apesar das metas propostas de redução de 100 % das emissões de CO<sub>2</sub> para os automóveis e furgões até 2035, da futura proposta de reexame das normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> aplicáveis aos veículos pesados, da crescente percentagem de veículos pesados com nível nulo ou baixo de emissões e dos novos veículos Euro 6d/VI E que entram no mercado, não é possível alcançar um nível de poluição baixo a curto e médio prazo para as emissões de poluentes provenientes do transporte rodoviário sem medidas adicionais. Espera-se que a proposta aborde três **problemas** identificados sobre o facto de as normas de emissões Euro 6/VI não contribuírem de forma suficiente para a necessária redução das emissões de poluentes provenientes do transporte rodoviário. Estes problemas são: 1) complexidade das normas de emissões dos veículos, 2) limites obsoletos para os poluentes dos veículos e 3) controlo insuficiente das emissões em condições reais de condução.

A iniciativa tem um duplo **objetivo geral**: 1) assegurar o bom funcionamento do mercado único, estabelecendo regras mais adequadas, eficazes em termos de custos e orientadas para o futuro em matéria de emissões dos veículos; e 2) assegurar um elevado nível de proteção do ambiente e da saúde na UE, reduzindo ainda mais as emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte rodoviário.

A presente iniciativa contribuirá para alcançar o objetivo geral, através dos seguintes três **objetivos específicos**. A iniciativa permitirá:

---

<sup>8</sup> Em 2022, seguir-se-á uma proposta sobre normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> aplicáveis aos veículos pesados.

<sup>9</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>10</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>11</sup> COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final.

- (1) Reduzir a complexidade das atuais normas de emissões Euro.
- (2) Estabelecer limites atualizados para todos os poluentes atmosféricos pertinentes.
- (3) Melhorar o controlo das emissões em condições reais de condução.

A melhoria do controlo das emissões em condições reais de condução ao longo do ciclo de vida de um veículo é de grande importância para o mercado de segunda mão, que é fundamental para vários países da UE mas também para outras regiões, como a África ou o Médio Oriente. A proposta da norma Euro 7 visa reduzir as emissões dos veículos durante uma parte mais longa do ciclo de vida de um veículo, beneficiando assim também os utilizadores de veículos em segunda mão/usados. Em especial no que diz respeito ao objetivo específico 3), a qualidade do ar continuará a ser afetada pelos automóveis pré-norma Euro 7 durante vários anos. Poderiam ser criados incentivos adequados para que os automóveis mais antigos fossem reconvertidos de modo a cumprirem os requisitos da norma Euro 7 relativos às emissões do tubo de escape, mas também às emissões dos pneus e dos travões. Além disso, a fim de acelerar a redução das emissões da frota existente e acelerar a transição para transportes de emissões nulas, é importante incentivar a conversão de veículos com motor de combustão interna em transmissão elétrica a bateria ou pilha de combustível.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho prevê um quadro geral 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.

As normas de emissões Euro para veículos (Regulamentos 715/2007 e 595/2009) fazem parte do quadro acima referido<sup>12</sup>. As normas estão interligadas com várias disposições políticas existentes e propostas previstas que abordam os poluentes atmosféricos do transporte rodoviário, bem como com as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub><sup>13</sup> que reduzem os poluentes atmosféricos como um benefício acrescido. A presente proposta legislativa relativa às normas de emissões Euro 7 para automóveis, furgões, camiões e autocarros melhora a coerência das normas de emissões Euro com as seguintes medidas.

A **Diretiva Qualidade do Ar Ambiente**<sup>14</sup> visa melhorar a qualidade do ar através do estabelecimento de limites para as concentrações no ar ambiente de poluentes atmosféricos específicos provenientes de todas as fontes de poluição atmosférica (por exemplo, agricultura, energia, indústria transformadora, etc.). A **Diretiva Compromissos Nacionais de Redução das Emissões**<sup>15</sup> visa reduzir as emissões nacionais de poluentes atmosféricos através do estabelecimento de compromissos nacionais de redução para poluentes atmosféricos específicos, com reduções em todos os setores, incluindo o transporte rodoviário. Em 26 de outubro de 2022, a Comissão adotou uma proposta de revisão da Diretiva Qualidade do Ar Ambiente<sup>16</sup>. A revisão proposta estabelecerá, para 2030, normas provisórias de qualidade do ar da UE mais estreitamente alinhadas com as orientações da Organização Mundial da Saúde, colocando a UE numa trajetória que visa alcançar o objetivo poluição atmosférica zero até 2050. A proposta da norma Euro 7 é um elemento importante para concretizar esta ambição e contribuir para os objetivos da política da UE em matéria de ar limpo, incluindo a revisão da

---

<sup>12</sup> Previsto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/858.

<sup>13</sup> Regulamento (UE) 2019/631 e Regulamento (UE) 2019/1242.

<sup>14</sup> Diretiva 2008/50/CE.

<sup>15</sup> Diretiva (UE) 2016/2284.

<sup>16</sup> COM(2022) 542, Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa.

Diretiva Qualidade do Ar Ambiente. Ao assegurar uma redução de todas as emissões de poluentes atmosféricos pertinentes provenientes do transporte rodoviário, coerente com a cobertura e as metas da Diretiva Qualidade do Ar Ambiente e da Diretiva Compromissos Nacionais de Redução das Emissões, a proposta das normas Euro 7 apoia claramente os Estados-Membros no cumprimento dos seus compromissos ao abrigo da Diretiva Qualidade do Ar Ambiente e da Diretiva Compromissos Nacionais de Redução das Emissões.

As **normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>** apoiam a ambição climática da UE estabelecida na Lei europeia em matéria de clima<sup>17</sup>, que visa reduzir as emissões de gases com efeito de estufa na UE em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Em julho de 2021, a Comissão propôs a revisão e o reforço das normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis/furgões<sup>18</sup>, enquanto a revisão das normas para os veículos pesados está prevista para o final de 2022. Tendo em conta que as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> promovem tecnologias de emissões nulas, como os veículos elétricos, as novas normas Euro 7 dão resposta à emissão de poluentes atmosféricos nocivos provenientes dos motores de combustão e as emissões não provenientes do tubo de escape dos veículos elétricos, com o objetivo de proteger a saúde humana e o ambiente. Por conseguinte, os objetivos gerais da norma Euro 7 permanecem válidos na medida em que os veículos com motores de combustão interna continuarão a emitir poluentes de escape e todos os veículos contribuirão para emissões não provenientes do tubo de escape. Apesar das metas propostas de redução de 100 % das emissões de CO<sub>2</sub> para os automóveis e furgões novos até 2035, o número de veículos colocados no mercado com motores de combustão (incluindo híbridos) continuará a ser importante, em especial no que se refere aos camiões/autocarros. As normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> e de poluentes são consideradas complementares para alcançar a ambição climática e de poluição zero do Pacto Ecológico Europeu e contribuir para a transição para a mobilidade sustentável.

As **diretivas relativas à inspeção técnica automóvel**<sup>19</sup> têm por objetivo aumentar a segurança rodoviária na UE e assegurar o desempenho ambiental dos veículos, através de ensaios regulares dos veículos ao longo do seu ciclo de vida útil. No que diz respeito às emissões, as diretivas têm como objetivo contribuir para a redução das emissões de poluentes atmosféricos através da deteção mais eficaz de veículos que emitem em excesso devido a defeitos técnicos, através de inspeções técnicas periódicas e de inspeções na estrada. A presente proposta contém elementos que apoiam este objetivo, nomeadamente através da monitorização a bordo, que deverão conduzir a uma redução de custos. Esses mecanismos poderão, gradualmente, tornar-se no instrumento principal das diretivas relativas à inspeção técnica automóvel, modernizar os atuais procedimentos de inspeção e reduzir os custos administrativos. A futura revisão das diretivas relativas à inspeção técnica terá de ter em conta estes novos mecanismos, nomeadamente no que diz respeito às medidas de execução que terão de ser desenvolvidas no âmbito da revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»<sup>20</sup>.

Além disso, a **Diretiva Eurovinheta**<sup>21</sup>, que estabelece regras comuns em matéria de taxas de utilização da infraestrutura rodoviária, e a **Diretiva Veículos Não Poluentes**<sup>22</sup>, que promove

---

<sup>17</sup> [Regulamento \(UE\) 2021/1119](#) 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»).

<sup>18</sup> COM(2021) 556 final.

<sup>19</sup> [Diretiva 2014/45/UE](#) relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e seus reboques. [Diretiva 2014/47/UE](#) relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União.

<sup>20</sup> Segurança dos veículos — revisão do pacote «Inspeção Técnica Automóvel» da UE (europa.eu).

<sup>21</sup> [Diretiva 1999/62/CE](#) relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias.

soluções de mobilidade limpa através de contratos públicos, são coerentes com os objetivos gerais das normas Euro. Em especial, as diretivas apoiam a procura de veículos não poluentes, permitindo que os Estados-Membros variem as taxas rodoviárias em função das emissões de poluentes dos veículos e através de contratos públicos. A **Diretiva Qualidade dos Combustíveis**<sup>23</sup> prescreve as características de qualidade dos combustíveis vendidos no mercado e, por conseguinte, é importante para as normas Euro.

- **Coerência com outras políticas da União**

No âmbito da estratégia digital da UE e na sequência da comunicação sobre uma **Estratégia Europeia para os Dados**<sup>24</sup>, a Comissão apresentou um ato legislativo sobre os dados para apoiar a partilha de dados entre as empresas e a administração pública e as empresas entre si. Este ato oferece um quadro horizontal para melhorar o acesso e a partilha de dados entre setores. Os problemas específicos no setor automóvel no contexto do acesso aos dados a bordo do veículo justificam que o ato legislativo sobre os dados seja complementado com uma iniciativa específica. Esta iniciativa deve assegurar a disponibilidade de um conjunto mínimo de dados e funções, bem como condições de acesso equitativas para todos os prestadores de serviços automóveis. Ao assegurar a disponibilidade e acessibilidade dos dados a bordo do veículo, esta iniciativa complementar à presente proposta da norma Euro 7, uma vez que facilitaria a melhor adoção possível da monitorização contínua das emissões.

A **Nova estratégia industrial para a Europa**<sup>25</sup> tem em conta as novas circunstâncias decorrentes da crise, bem como a transformação em curso numa economia mais sustentável, digital, resiliente e competitiva a nível mundial. A estratégia estabelece prioridades e define novos objetivos em matéria de reforço da resiliência do mercado único, tratamento de dependências estratégicas, combinação de ações específicas nos domínios do quadro regulamentar, do apoio à inovação, do acesso às matérias-primas e à energia descarbonizada, das competências e dos espaços de dados, a fim de acelerar a dupla transição. Esta estratégia oferece instrumentos para enfrentar o duplo desafio da transformação ecológica e digital e de apoiar a indústria europeia na concretização da ambição do Pacto Ecológico Europeu. O novo quadro relativo às emissões de poluentes proporcionará segurança jurídica e vantagem ao setor automóvel da UE, evitando o risco de não conseguir acompanhar outras jurisdições importantes que estabelecem novas normas em matéria de emissões de poluentes.

A **Diretiva Veículos em Fim de Vida**<sup>26</sup> contém regras sobre a recolha, o tratamento e a recuperação de veículos em fim de vida e dos seus componentes, bem como restrições sobre substâncias perigosas em veículos novos. A sua diretiva-espelho, a **Diretiva Homologação 3R**<sup>27</sup>, associa a conceção de novos veículos à sua reutilização, reciclagem e valorização. Prevê-se que estas diretivas sejam revistas em 2023, em consonância com as ambições do Pacto Ecológico Europeu e do **Plano de Ação para a Economia Circular**<sup>28</sup>. Embora a proposta da norma Euro 7 vise reduzir as emissões dos veículos durante uma parte mais longa do ciclo de vida de um veículo, alargando os requisitos de durabilidade, a revisão da Diretiva

---

<sup>22</sup> [Diretiva 2019/1161/UE](#) relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes.

<sup>23</sup> [Diretiva 2009/30/CE](#) no que se refere às especificações da gasolina e do gasóleo rodoviário e não rodoviário e à introdução de um mecanismo de monitorização e de redução das emissões de gases com efeito de estufa.

<sup>24</sup> COM(2020) 66 final.

<sup>25</sup> COM(2020) 102 final e COM(2021) 350 final.

<sup>26</sup> Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida.

<sup>27</sup> Diretiva 2005/64/CE relativa à reutilização, reciclagem e valorização dos veículos.

<sup>28</sup> COM(2020) 98 final.

Veículos em Fim de Vida complementa através da análise do problema da exportação de veículos usados poluentes defeituosos para fora da UE.

Esta iniciativa é também coerente com o **NextGenerationEU**<sup>29</sup>, sobretudo com o **Mecanismo de Recuperação e Resiliência**<sup>30</sup> (MRR) e com a iniciativa emblemática «Recarregamento e Reabastecimento», que promove tecnologias limpas preparadas para o futuro, a fim de acelerar a utilização de transportes, estações de carregamento e abastecimento sustentáveis, acessíveis e inteligentes e o alargamento dos transportes públicos. Através deste financiamento do MRR, mas também de programas de investimento específicos ao abrigo do **InvestEU**<sup>31</sup> ou do **Horizonte Europa**<sup>32</sup>, serão atribuídos recursos para aumentar o potencial de crescimento da economia, bem como para acelerar a transformação ecológica, nomeadamente através da adoção de soluções inovadoras e de tecnologias com baixas emissões preparadas para o futuro.

Esta iniciativa integra igualmente a necessidade de assegurar uma transição ecológica justa e equitativa, apoiando em especial os cidadãos vulneráveis no domínio dos transportes: é coerente com o **Relatório final da Conferência sobre o Futuro da Europa** (proposta 18.3), especialmente no que diz respeito à acessibilidade dos preços dos meios de transporte e dos veículos que utilizam tecnologias não poluentes.

Além disso, a iniciativa é coerente com a recente proposta de alteração do direito europeu de defesa do consumidor, em especial a **Diretiva relativa às práticas comerciais desleais**<sup>33</sup> e a **Diretiva Direitos dos Consumidores**<sup>34</sup>, a fim de contribuir para uma economia circular, limpa e ecológica da UE, permitindo que os consumidores tomem decisões de compra informadas, por conseguinte, contribuindo para um consumo mais sustentável.

Por último, para reforçar a coerência entre políticas, e conforme anunciado na sua Comunicação intitulada **Legislar melhor: unir as nossas forças para melhorar a legislação**<sup>35</sup>, a Comissão está a melhorar as suas orientações sobre legislar melhor para assegurar que todas as suas iniciativas cumprem o princípio de «não prejudicar significativamente», respeitando assim as obrigações estabelecidas na Lei europeia em matéria de clima.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

### • Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

### • Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

A legislação relativa à homologação de veículos a motor contribui para a realização e o funcionamento do mercado único de mercadorias. A presente proposta visa tornar a aplicação e a execução desta legislação mais eficaz, no contexto do objetivo político geral de aprofundar a estratégia do mercado único.

---

<sup>29</sup> COM(2020) 456 final.

<sup>30</sup> Regulamento (UE) 2021/241.

<sup>31</sup> Regulamento (UE) 2021/523.

<sup>32</sup> Regulamento (UE) 2021/695.

<sup>33</sup> Diretiva 2005/29/CE.

<sup>34</sup> Diretiva 2011/83/UE.

<sup>35</sup> COM(2021) 219 final.

A segunda razão prende-se com a natureza transnacional da poluição atmosférica e do transporte rodoviário. Embora os efeitos dos principais poluentes atmosféricos sejam mais graves perto da fonte, os efeitos na qualidade do ar não se limitam ao nível local e a poluição transfronteiriça constitui um problema ambiental grave que, muitas vezes, coloca à prova as soluções nacionais. A modelização atmosférica mostra que a poluição emitida num Estado-Membro contribui para a poluição noutros Estados-Membros. A fim de resolver o problema da poluição atmosférica, é necessária uma ação concertada a nível da UE.

O desenvolvimento de normas de emissões a nível da UE e a criação de uma governação adequada são fundamentais para evitar que os Estados-Membros adotem diferentes medidas nacionais que possam não ser congruentes nem coerentes (por exemplo, medidas que limitam o acesso a determinadas zonas). Essas medidas criariam obstáculos consideráveis à indústria e representariam um grande risco para o mercado único. Por conseguinte, justifica-se plenamente a continuidade de uma ação harmonizada a nível da UE para reduzir ainda mais as emissões dos veículos.

- **Proporcionalidade**

A proposta é proporcionada, uma vez que prevê a necessária alteração jurídica e, ao mesmo tempo, não excede o necessário para alcançar os objetivos de redução das emissões de poluentes dos veículos a motor e garante a segurança jurídica dos fabricantes de veículos. A proposta prevê as condições legais necessárias para manter, na medida do possível, condições de concorrência equitativas entre os fabricantes.

- **Escolha do instrumento**

Considera-se que a escolha de um regulamento é adequada, já que garante a aplicação e a execução diretas e harmonizadas, não exigindo transposição para a legislação nacional dos Estados-Membros.

### **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post* da legislação existente**

A Comissão decidiu seguir uma abordagem baseada em empréstimos recíprocos, em que a avaliação e a avaliação de impacto foram realizadas em paralelo como um processo único para cumprir o roteiro estabelecido pelo Pacto Ecológico Europeu<sup>36</sup>. Desta forma, as conclusões da avaliação incluídas no anexo 5 da avaliação de impacto foram utilizadas para fundamentar uma reflexão mais aprofundada sobre se as normas de emissões Euro 6/VI continuam a proporcionar um elevado nível de proteção do ambiente na UE e a assegurar o bom funcionamento do mercado único dos veículos a motor.

A avaliação analisou as realizações dos regulamentos em relação aos objetivos estabelecidos na legislação Euro 6/VI. A avaliação concluiu que os objetivos da Euro 6/VI de melhorar a qualidade do ar através da redução dos poluentes provenientes do transporte rodoviário e de estabelecer regras harmonizadas para a construção de veículos a motor continuam a ser extremamente relevantes. Além disso, os regulamentos foram considerados globalmente coerentes e contribuíram para veículos parcialmente menos poluentes nas estradas da UE, com os procedimentos de ensaio da Euro 6/VI a serem parcialmente eficazes. Existem custos regulamentares, ao passo que, de um modo geral, os regulamentos da Euro 6/VI são

---

<sup>36</sup> COM(2019) 640 final.

considerados eficazes em termos de custos. Os regulamentos geraram também um valor acrescentado significativo a nível da UE, que não poderia ter sido obtido, na mesma dimensão, através de medidas nacionais.

As principais conclusões da avaliação foram as seguintes:

- Os regulamentos colocaram veículos parcialmente menos poluentes nas estradas da UE.
- Desde a aplicação dos limites de emissão Euro VI em 2013 e Euro 6 em 2014 até 2020, as emissões de NO<sub>x</sub> nas estradas da UE diminuíram 22 % para os automóveis furgões e 36 % para os camiões e autocarros. As emissões de matéria particulada pelo escape nas estradas da UE diminuíram 28 % no caso dos automóveis e dos furgões e 14 % no dos camiões e autocarros.
- Os regulamentos reduziram, de certo modo, os impactos negativos do transporte rodoviário para a saúde que poderiam causar doenças respiratórias e cardiovasculares por inalação.
- Os custos regulamentares para a indústria automóvel são estimados entre 357 e 929 EUR por veículo a gasóleo e entre 80 e 181 EUR por veículo a gasolina para os automóveis e furgões, e entre 3 717 e 4 326 EUR por veículo pesado. Embora estes últimos estejam em consonância com as expectativas, no que se refere aos automóveis e furgões os custos são mais elevados do que o previsto inicialmente.
- Em termos gerais, os impactos na competitividade e na inovação afiguram-se positivos, não existindo indícios de distorção da concorrência.
- Desenvolvimentos políticos recentes, como o Pacto Ecológico Europeu, apoiam os objetivos da Euro 6/VI e a importância de continuar a melhorar a qualidade do ar através da redução das emissões provenientes do transporte rodoviário numa abordagem unificada da UE.
- Os regulamentos geraram benefícios económicos líquidos para a sociedade.
- Embora os regulamentos sejam globalmente coerentes, foram identificadas alguns problemas de coerência tanto no âmbito das normas de emissões Euro 6/VI como com outra legislação da UE.
- Não foi efetuada qualquer simplificação nos regulamentos.
- A harmonização do mercado é o aspeto mais importante do valor acrescentado a nível da UE, sendo pouco provável que uma ação não coordenada tivesse sido igualmente eficiente. Os regulamentos asseguram requisitos comuns, minimizando, assim, os custos para os fabricantes, e proporcionam segurança regulamentar.
- No entanto, algumas lacunas impedem os regulamentos de continuar a melhorar a qualidade do ar através da redução dos poluentes emitidos pelo setor dos transportes rodoviários. Por conseguinte, é provável que alguns elementos de conceção (modalidades) dos regulamentos tenham tido um impacto na eficiência dos regulamentos. Mais especificamente:
  - A avaliação mostra que, ao longo das sucessivas etapas das normas Euro 6/VI, as questões de complexidade e coerência se tornaram bem enraizadas tanto no quadro jurídico geral como na sua aplicação prática.
  - A avaliação salienta muitos potenciais benefícios para a saúde humana e para o ambiente que continuam a ser negligenciados nos regulamentos em vigor.

Apesar dos progressos alcançados para reduzir as disparidades entre as emissões dos veículos em condições reais de condução (ciclos de condução e condições de utilização, especialmente em condições de condução em circuito urbano) e as emissões homologadas, continuam por contabilizar emissões importantes nos ensaios de emissões da Euro 6/VI. Além disso, as emissões não são devidamente controladas ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos.

- **Consultas das partes interessadas**

A fim de recolher elementos de prova e assegurar uma grande transparência, a Comissão procurou recolher opiniões das partes interessadas através de múltiplas atividades de consulta. Mais precisamente, para efeitos da presente proposta, a Comissão procurou recolher opiniões dos seguintes grupos de partes interessadas: Estados-Membros e autoridades nacionais, indústria automóvel (incluindo fabricantes de veículos, fornecedores de componentes e outras partes interessadas do setor), sociedade civil (incluindo organizações de consumidores e ONG ambientais) e cidadãos.

O relatório de síntese constante do anexo 2 da avaliação de impacto da presente proposta apresenta um resumo pormenorizado do extenso processo de consulta.

A Comissão recolheu as opiniões através das seguintes atividades:

- A iniciativa foi debatida pela primeira vez com as partes interessadas durante uma conferência das partes interessadas em outubro de 2018. Subsequentemente, o Grupo Consultivo sobre Normas de Emissões de Veículos (AGVES, sigla inglesa) foi criado através da fusão de grupos de peritos pertinentes da indústria, da sociedade civil e dos Estados-Membros, com dez reuniões e um seminário *ad hoc* sobre a simplificação de julho de 2019 a abril de 2021.
- A avaliação de impacto inicial foi lançada entre 27 de março e 3 de junho de 2020. A consulta pública de 18 semanas sobre a proposta seguiu-se em 6 de julho de 2020 e esteve aberta à apresentação de contributos até 9 de novembro de 2020.
- Foram realizadas duas consultas específicas de 14 semanas, uma para a avaliação da norma Euro 6/VI (de 4 de março a 8 de junho de 2020) e outra para a avaliação de impacto da norma Euro 7 (de 3 de agosto a 9 de novembro de 2020), que incidiram mais sobre os aspetos pormenorizados e técnicos da iniciativa.

As informações, os pontos de vista e os dados relativos a todas as atividades de consulta foram tidos em conta na avaliação da Euro 6/VI e na preparação da avaliação de impacto da norma Euro 7. Os elementos de prova recolhidos das partes interessadas permitiram completar, verificar e confirmar os elementos de prova já recolhidos através de outras investigações durante a avaliação de impacto e dos estudos de apoio.

Podem resumir-se da seguinte forma os principais resultados da consulta das partes interessadas:

As partes interessadas de todos os grupos concordaram que continuam a existir problemas de poluição atmosférica e de saúde relacionados com o transporte rodoviário e que é necessário agir. Embora a maioria dos inquiridos dos fornecedores de componentes, dos Estados-Membros, da sociedade civil e dos cidadãos considerasse que as novas normas Euro eram adequadas para reduzir ainda mais as emissões dos veículos, os fabricantes de veículos estavam menos convencidos. Em várias atividades, a indústria automóvel sublinhou que a preservação da Euro 6/VI seria uma opção realista e equilibrada.

A maioria dos inquiridos de todos os grupos concordou que a Euro 6/VI é complexa. As respostas à consulta pública mostram que as complexidades conduzem a custos de conformidade e encargos administrativos significativos. Além disso, todos os grupos, com exceção da indústria, indicaram que a complexidade dificulta a proteção do ambiente, enquanto a sociedade civil acrescentou que conduz a interpretações erróneas. Os inquiridos de todos os grupos consideraram que é necessário dar resposta à complexidade dos regulamentos através de diferentes medidas.

Para além dos fabricantes de veículos, a maioria dos grupos, incluindo os fornecedores de componentes, mostrou-se favorável ao desenvolvimento de limites mais rigorosos para os poluentes regulamentados e de novos limites para os poluentes não regulamentados. Os fornecedores de componentes, os Estados-Membros, a sociedade civil e os cidadãos consideraram que a atual tecnologia de controlo da poluição deixa margem para reduções adicionais das emissões.

A maioria das partes interessadas considera que, na norma Euro 6/VI, as emissões em condições reais de condução não são adequadamente monitorizadas ou limitadas ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos. A manipulação não autorizada, o envelhecimento dos veículos, as inspeções técnicas inadequadas e o custo de manutenção foram apontados como potenciais causas. Todos os grupos de partes interessadas mostraram apoio à aplicação da monitorização contínua das emissões como uma ação para medir as emissões em condições reais de condução. No entanto, a maioria dos fabricantes acrescentou que isso só pode ser utilizado para um número limitado de poluentes num futuro próximo.

As opiniões e as diferenças nos pontos de vista das partes interessadas foram cuidadosamente analisadas e tidas em conta na avaliação de impacto, quando credíveis. Em especial, os pontos de vista da indústria e dos Estados-Membros foram úteis para analisar o problema da complexidade e das potenciais medidas de simplificação. Além disso, as informações fornecidas pela indústria sobre os custos do *hardware* para tecnologias de controlo da poluição têm sido uma fonte importante para a avaliação dos impactos económicos. As opiniões e preocupações expressas pelos Estados-Membros, pela indústria, pela sociedade civil e pelos cidadãos foram tidas em conta na conceção e avaliação das opções, em especial no que diz respeito ao potencial tecnológico de redução das emissões através dos limites de emissão, à durabilidade, às condições de ensaio e à monitorização contínua das emissões, à potencial transição acelerada para veículos elétricos e aos impactos na competitividade, em que as partes interessadas da indústria parecem ter pontos de vista diferentes.

Os pontos de vista das partes interessadas sobre a introdução de uma norma única de emissões Euro para automóveis/furgões e camiões/autocarros divergem dos pontos de vista da Comissão. No início, as partes interessadas da indústria não apoiaram esta medida de simplificação. Uma vez que os argumentos da indústria, como a diferenciação adequada e a harmonização internacional, devem ser alcançados também com os atos de base (Regulamento (CE) n.º 715/2007 e Regulamento (CE) n.º 595/2009) fundidos, enquanto os regulamentos de execução específicos são mantidos separados, a Comissão prosseguiu esta abordagem. Isto foi confirmado com as partes interessadas nas entrevistas de seguimento relacionadas com a consulta específica sobre a avaliação de impacto e na reunião do AGVES de 16 de novembro de 2020.

- **Obtenção e utilização de conhecimentos especializados**

A avaliação de impacto baseia-se em elementos de prova de várias fontes, incluindo estudos realizados por contratantes externos do consórcio CLOVE, incluindo peritos principais do

Laboratório de Termodinâmica Aplicada da Universidade Aristóteles de Salónica (LAT), Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) e VTT (FI).

Foi lançado um primeiro estudo pelo CLOVE para rever, comparar e retirar ensinamentos da legislação de outras partes do mundo, avaliar a eficácia dos atuais ensaios de emissões na UE e desenvolver e avaliar novos ensaios de emissões para poluentes regulamentados e não regulamentados. No seguimento do mesmo, um segundo estudo abrangeu uma revisão exaustiva da relação custo-eficácia das medidas introduzidas pelo primeiro estudo, para além de uma avaliação da viabilidade dos novos limites de emissões de poluentes para todos os veículos e de uma análise do potencial de simplificação das normas de emissões dos veículos. Este estudo também apoiou a avaliação do quadro da Euro 6/VI, fornecendo simultaneamente os elementos de prova necessários para a avaliação de impacto. Estes estudos foram baseados em análises e ensaios realizados pelo Centro Comum de Investigação da Comissão, nas suas instalações situadas em Ispra, Itália.

Para a avaliação quantitativa dos impactos económicos, sociais e ambientais, o estudo e o relatório da avaliação de impacto basearam-se nos modelos SIBYL e COPERT. O COPERT é utilizado para calcular os inventários das emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos para o transporte rodoviário com base nas emissões em condições reais de condução, coordenado pela Agência Europeia do Ambiente (AEA) e pelo JRC. O SIBYL é um instrumento especializado para projetar o impacto da tecnologia pormenorizada dos veículos nas futuras frotas, energia, emissões e custos, concebido para apoiar a elaboração de políticas. Ambos os modelos foram atualizados com base em dados e elementos de prova recolhidos através da consulta das partes interessadas, dos fatores de emissão mais recentes e das revisões de literatura.

Além disso, foram recolhidas mais informações sobre os seguintes aspetos:

- As tecnologias disponíveis que podem ser implantadas no período de tempo pertinente para reduzir as emissões de poluentes, bem como a sua eficácia e custo;
- Os impactos na saúde e no ambiente em termos monetários;
- Os indicadores macroeconómicos gerais, como a criação de novos postos de trabalho, as competências necessárias, a investigação e a inovação, etc.;
- A competitividade da indústria da UE e coesão do mercado interno;
- Os impactos qualitativos nas PME e nos consumidores (incluindo a confiança dos consumidores).

No anexo 1 da avaliação de impacto consta uma lista dos estudos e das fontes.

- **Avaliação de impacto**

As medidas da presente proposta são equilibradas no que diz respeito aos seus benefícios para a saúde e o ambiente e aos encargos para a indústria. A eficácia e a eficiência de custos das medidas são apoiadas pela avaliação de impacto que acompanha a presente proposta. A ficha de síntese e o parecer favorável do Comité de Controlo da Regulamentação podem ser consultados em X (ligação a acrescentar).

Foram avaliadas três opções estratégicas, com uma combinação diferente de medidas e níveis de ambição, para resolver os problemas identificados nos atuais regulamentos Euro 6/VI, tendo em conta a transformação ecológica e digital exigida pelo Pacto Ecológico Europeu. A transformação proporciona oportunidades para soluções mais avançadas em termos de redução das emissões de poluentes, como a utilização de tecnologias pouco poluentes e a monitorização contínua das emissões com sensores avançados e a conectividade dos veículos.

As opções estratégicas também tiveram em conta a transição para grupos motopropulsores eletrificados que exigem soluções eficientes em termos de custos e adequadas para reduzir as emissões de poluentes no segmento dos motores de combustão.

Em consonância com os objetivos específicos, as opções estratégicas 1, 2 (2a e 2b) e 3a visavam reduzir a complexidade das atuais normas de emissões Euro através da introdução de medidas de simplificação (como a substituição de dois regulamentos por um único regulamento ou a eliminação de ensaios obsoletos). Os limites de emissão atualizados para todos os poluentes atmosféricos pertinentes estavam previstos na opção estratégica 1 com ambição baixa, na opção 2a e na opção 3a com ambição média e na opção 2b com ambição elevada. O controlo das emissões em condições reais de condução foi melhorado na opção estratégica 1 por limites de baixa ambição nos ensaios em condições reais de condução, na opção 2a por limites de ambição média nos ensaios em condições reais de condução e por requisitos de durabilidade, na opção 2b por limites de ambição elevada nos ensaios em condições reais de condução e por requisitos de durabilidade e na opção 3a por limites de ambição média nos ensaios em condições reais de condução, por requisitos de durabilidade e pela nova ambição digital através da monitorização contínua das emissões.

A avaliação de impacto concluiu que a opção estratégica 3a de ambição média é a mais proporcionada para os veículos ligeiros e os pesados. A opção estratégica foi considerada a mais eficaz para alcançar os objetivos identificados, sendo simultaneamente eficiente em termos de custos, ao proporcionar os maiores benefícios a nível da saúde e do ambiente para os cidadãos a baixos custos regulamentares para a indústria. Além disso, a opção foi considerada coerente com a legislação relativa à qualidade do ar, as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> e as diretivas relativas à inspeção técnica automóvel. Através da introdução de uma monitorização contínua das emissões, a opção 3a seria a que também estaria mais em consonância com a dupla transformação ecológica e digital visada pelo Pacto Ecológico Europeu.

Podem resumir-se da seguinte forma os impactos sociais, económicos e ambientais da opção 3a:

Os custos regulamentares totais estão estimados em 304 EUR por veículo para os veículos ligeiros e em 2 681 EUR por veículo para os veículos pesados. Ao longo do período de 25 anos avaliado na avaliação de impacto, isso conduziria a um custo regulamentar total de 35,48 mil milhões de EUR para os veículos ligeiros e de 17,53 mil milhões de EUR para os veículos pesados.

Por outro lado, os benefícios monetários para a saúde e o ambiente ascendem a 55,75 mil milhões de EUR e 133,58 mil milhões de EUR, respetivamente, através da redução das emissões nocivas de poluentes atmosféricos. Estes benefícios são, na sua maioria, alcançados através da redução das emissões de NO<sub>x</sub> e PM<sub>2.5</sub>. Além disso, esta opção demonstrou, para todos os veículos, os impactos positivos mais elevados em termos de acesso aos principais mercados internacionais e inovação.

Os custos de ajustamento (que abrangem custos de conformidade significativos decorrentes dos custos de equipamento para as tecnologias de controlo das emissões e os custos de I&D e de calibração conexos, incluindo os custos das instalações e das ferramentas) foram avaliados na opção 3a como sendo na ordem dos 67 mil milhões de EUR entre 2025 e 2050 para os veículos ligeiros e de 26 mil milhões de EUR para os veículos pesados.

Para além destes benefícios, as economias de custos regulamentares (incluindo as economias de custos durante os ensaios, o acompanhamento dos ensaios pelas entidades homologadoras e as taxas de homologação, bem como as economias de custos administrativos decorrentes da comunicação de informações e de outras obrigações de informação no âmbito dos procedimentos de homologação) estão estimadas em 4,67 mil milhões de EUR para os veículos ligeiros e em 0,58 mil milhões de EUR para os veículos pesados na opção preferida.

De um modo geral, o impacto da opção 3a na acessibilidade dos preços para os consumidores seria limitado. Embora se preveja que os custos regulamentares totais em comparação com o cenário de base sejam repercutidos nos consumidores, isso conduziria a um aumento de 0,8 % do preço dos pequenos veículos a gasolina e a um aumento de 2,2 % do preço dos pequenos veículos a gásóleo para automóveis e furgões.

Foram adotados requisitos de durabilidade das baterias na sequência da adoção, em 14 de abril de 2022, de um novo Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, que estabelece requisitos mínimos de desempenho para os veículos elétricos a um nível que não exigirá a alteração das tecnologias das baterias. Espera-se que estes requisitos não criem custos adicionais, mas aumentem a sensibilização e a confiança dos consumidores.

À luz das atuais circunstâncias geopolíticas e económicas, foi efetuada uma revisão final para assegurar que a indústria automóvel e os consumidores tenham em conta considerações atualizadas. O aumento dos custos que teve início em 2021, em especial no que se refere à energia e às matérias-primas, acelerou drasticamente. Ao mesmo tempo, a procura e as vendas de veículos a motor diminuíram, enquanto as necessidades de investimento para a transformação ecológica estão a aumentar. Esta situação exerce pressão sobre a cadeia de abastecimento do setor automóvel e levanta problemas de acessibilidade dos preços para os consumidores, num contexto global de inflação elevada. A fim de facilitar uma transição ecológica bem-sucedida do ecossistema automóvel, a opção 3a acima referida foi reajustada para os veículos ligeiros, a fim de reduzir os custos de ajustamento, mantendo simultaneamente a ambição ambiental e digital média global.

No que se refere aos automóveis e furgões, os limites de emissões de escape são fixados ao nível mais baixo atualmente estabelecido pela Euro 6 para os automóveis, impondo, por conseguinte, limites mais baixos para os furgões do que na Euro 6, enquanto os requisitos de durabilidade e os limites dos ensaios em condições reais de condução são fixados como na opção 3a. Os requisitos relativos às emissões por evaporação, à durabilidade da bateria e às emissões não provenientes do tubo de escape são fixados como na opção 3a. Trata-se de uma opção intermédia em termos de limites de emissões do tubo de escape entre a opção 1 e a opção 2a/3a. Esta escolha foi feita a fim de equilibrar a necessidade de melhorar o desempenho ambiental com a necessidade de evitar investimentos desproporcionados em veículos que deixarão de ser vendidos após 2035. Para além de um determinado limiar, os custos aumentam significativamente mais rápido do que os benefícios ambientais. A opção escolhida melhora a acessibilidade dos preços dos automóveis e furgões para os consumidores e minimiza os custos de investimento necessários para o desenvolvimento de novas soluções de *hardware* para sistemas de controlo das emissões para automóveis e furgões com motor de combustão interna.

As medidas selecionadas estabelecem limites neutros do ponto de vista tecnológico e do combustível para automóveis e furgões, permitindo, ao mesmo tempo, limites ligeiramente mais elevados para os furgões de baixa potência, sempre que essa limitação se justifique por

razões técnicas. Os limites dos ensaios são os da opção 3a, permitindo, por conseguinte, obter ganhos através da limitação das emissões atualmente não controladas. As metodologias e os limites para as emissões por evaporação, os travões, os pneus, bem como a durabilidade da bateria e a utilização de instrumentos de monitorização das emissões com sensores seguem os apresentados na opção 3a do relatório da avaliação de impacto. Estas medidas representam uma parte cada vez mais importante do potencial de redução das emissões e dos benefícios para o ambiente e a saúde, em especial nos ambientes urbanos em que a exposição a esses poluentes é mais proeminente. As emissões dos travões e pneus representarão em breve a maior parte das emissões de partículas.

No caso dos camiões e autocarros, mantém-se a opção 3a. Isso reflete a transição significativamente mais lenta dos camiões e autocarros para tecnologias de emissões de escape nulas. Prevê-se que os camiões e autocarros com motores de combustão interna permaneçam muito mais tempo no mercado da UE.

No que se refere a todos os veículos a motor, todas as medidas de simplificação são mantidas como na opção 3a, uma vez que refletem a necessidade de modernizar o regulamento e reduzir os encargos administrativos. Esta opção assegura ainda uma melhoria a nível das emissões totais, em especial durante o arranque a frio e a condução em circuito urbano, uma vez que os veículos também têm de cumprir os limites de emissão durante trajetos curtos.

Em termos de benefícios ambientais, a opção selecionada proporciona uma redução significativa das emissões, apenas ligeiramente inferior à opção 3a para automóveis e furgões, uma vez que os limites de emissão mais elevados são acompanhados de melhorias nas condições de ensaio e nas medidas de conformidade que não estavam previstas na opção 1. Com as medidas selecionadas, estima-se que, até 2035, haja uma redução de NO<sub>x</sub> superior a 85 % em relação aos níveis de 2018 nos automóveis/furgões e superior a 80 % nos camiões/autocarros. Estima-se que o total de NO<sub>x</sub> dos veículos a motor seja reduzido para metade até 2035, em comparação com o cenário de base.

Prevê-se que as economias de custos regulamentares sejam as mesmas que na opção 3a. Os custos de desenvolvimento dos produtos para a indústria são significativamente reduzidos, uma vez que a nova opção não exigirá uma nova conceção dos veículos, mas a conformidade pode ser alcançada com as tecnologias atualmente utilizadas para o controlo das emissões e a recalibração. Prevê-se que os custos regulamentares sejam significativamente reduzidos e se situem entre os da opção 1 e os da opção 3a. No total, espera-se que as medidas selecionadas tragam um benefício líquido semelhante ou superior ao da opção 3a, conduzindo a poupanças significativas de emissões com custos de ajustamento limitados.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Em consonância com o compromisso da Comissão de legislar melhor, a proposta foi elaborada de forma inclusiva, com base na transparência e no envolvimento contínuo das partes interessadas.

PME (Avaliação de impacto de referência): a avaliação de impacto concluiu que a indústria automóvel europeia é maioritariamente composta por grandes fabricantes ativos na montagem de veículos e na produção de componentes. Algumas PME fabricam veículos ou sistemas que exigem uma homologação UE de emissões. Foram identificadas 35 PME que fabricam veículos especializados com base em grupos motopropulsores produzidos por grandes fabricantes. São propostas regras simplificadas para os pequenos fabricantes, a fim de ter em conta as especificidades associadas a uma produção limitada.

Economias de custos: a avaliação de impacto analisou também a forma de, eventualmente, simplificar a legislação e reduzir custos de conformidade e administrativos desnecessários. Embora a proposta aumente os custos regulamentares para os fabricantes de veículos sob a forma de custos do *hardware* para tecnologias de controlo da poluição e sensores, I&D e os custos de calibração conexos, as propostas permitem economias de custos a nível da conformidade durante os ensaios, o testemunho dos ensaios pelas entidades homologadoras, as taxas de homologação e economias de custos administrativos. Em especial, os encargos administrativos diminuiriam através da introdução de medidas de simplificação e dos novos requisitos para a monitorização contínua das emissões. Espera-se que estes últimos simplifiquem ainda mais as obrigações de prestação de informações e outras obrigações de comunicação de informações nos procedimentos de concessão de homologação e verificação através de um número reduzido de homologações. Na opção 3a, as economias de custos administrativos estão estimadas em 224 mil EUR por homologação (22 EUR por veículo) para automóveis/furgões a gasóleo e em 204 mil EUR por homologação para automóveis/furgões a gasolina (26 EUR por veículo). No que se refere aos camiões/autocarros, as economias de custos administrativos previstas na opção 3a ascendem a 66 mil EUR por homologação de motores a gasóleo (22 EUR por veículo) e a 67 mil EUR por homologação de motores a gasolina (47 EUR por veículo). Prevê-se que todos os custos relativos os automóveis/furgões sejam inferiores nas opções que acabaram por ser selecionadas.

Competitividade: Apesar dos custos regulamentares para a indústria e dos investimentos cumulativos com as normas em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, a proposta deverá ter um efeito positivo na competitividade. Isto deve-se às novas oportunidades de mercado decorrentes do desenvolvimento de novos sensores, juntamente com protocolos de comunicação, cibersegurança e opções contra a manipulação não autorizada. A utilização de tecnologias digitais e limpas avançadas constituirá uma mais-valia para o acesso aos principais mercados internacionais, em especial os Estados Unidos e a China.

Digital: tal como previsto na iniciativa Década Digital<sup>37</sup>, todos os setores devem ser sujeitos a uma transformação digital que contribuirá em grande medida para a transformação ecológica, nomeadamente para o transporte rodoviário, a fim de alcançar a ambição de poluição zero para um ambiente livre de substâncias tóxicas. A proposta implica uma maior coerência com a dupla transição, uma vez que apoia a redução das emissões ao longo do ciclo de vida dos veículos através da introdução da monitorização contínua das emissões e da conectividade dos veículos. As entidades homologadoras nacionais devem, de preferência, prestar também serviços digitalmente (incluindo informação de leitura ótica). Isso contribui para alcançar uma sociedade e economia digitais eficazes (princípio «digital como regra»).

A iniciativa é coerente com o princípio «não prejudicar significativamente», uma vez que contribui para os objetivos da transição ecológica do Pacto Ecológico Europeu (em especial, a mobilidade sustentável e a ambição de poluição zero). A iniciativa assegura que o transporte se torna menos poluente, especialmente nas cidades, e é considerada uma parte vital da transição para uma mobilidade limpa. A avaliação de impacto estabeleceu que não se espera que as opções prejudiquem significativamente nenhum dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)<sup>38</sup> em matéria de ambiente.

---

<sup>37</sup> COM(2021) 118 final.

<sup>38</sup> Em especial no que se refere aos seguintes aspetos: Objetivo 3: Saúde de qualidade, Objetivo 6: Água potável e saneamento, Objetivo 13: Ação climática, Objetivo 14: Proteger a vida marinha, Objetivo 15: Proteger a vida terrestre.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais e da igualdade. Não tem qualquer impacto diferente devido ao género.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não exige recursos financeiros adicionais.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A presente proposta estabelece mecanismos de acompanhamento e avaliação da eficácia das normas de emissões Euro 7 em relação aos objetivos operacionais e estabelecer um nexo de causalidade entre os resultados observados e a legislação. Para o efeito, são propostos vários indicadores de acompanhamento para a revisão das normas de emissões Euro 7. Estes indicadores de acompanhamento incluem:

- O número de homologações de emissões ao abrigo da norma Euro 7 por modelo de veículo;
- Os custos durante a etapa de execução e os custos administrativos por homologação de emissões;
- A prova de um melhor controlo das emissões em todas as condições de utilização de todos os poluentes regulamentados;
- Os custos de execução, incluindo custos de infrações e sanções em caso de não conformidade e custos de monitorização;
- A evolução das emissões ao longo do ciclo de vida dos veículos, comprovada por campanhas de ensaio adequadas e pela monitorização contínua das emissões.

A revisão das normas de emissões Euro 7 avaliará igualmente um conjunto de indicadores mais gerais de outras políticas da UE em matéria de poluentes atmosféricos no transporte rodoviário:

- Os níveis anuais de concentração de poluentes nas zonas urbanas da Europa e a percentagem anual do transporte rodoviário nas emissões de poluentes comunicadas pelos Estados-Membros à AEA ao abrigo da Diretiva Compromissos Nacionais de Redução das Emissões<sup>39</sup> e incluídas no relatório anual da AEA sobre a qualidade do ar na Europa;
- O número anual de veículos matriculados e a percentagem de tecnologias do grupo motopropulsor nas estradas da UE, como comunicado pelos Estados-Membros ao Observatório Europeu dos Combustíveis Alternativos;
- O desenvolvimento anual dos impactos da poluição atmosférica na saúde (ou seja, mortes prematuras relacionadas com a exposição a determinados poluentes), como incluído no relatório anual da AEA sobre a qualidade do ar na Europa;
- A percentagem anual do transporte rodoviário nas emissões de poluentes de certos poluentes, como comunicada pelos Estados-Membros à AEA ao abrigo da Diretiva Compromissos Nacionais de Redução das Emissões;

---

<sup>39</sup> Diretiva (UE) 2016/2284.

- O número anual de notificações recebidas dos Estados-Membros relativas a obstáculos ao comércio intra-UE de automóveis, furgões e camiões/autocarros causados por prescrições técnicas impostas pelas autoridades nacionais, regionais ou locais (ou seja, proibições de qualquer tipo) no âmbito do procedimento de notificação previsto na Diretiva 2015/1535<sup>40</sup>.
- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O capítulo I estabelece disposições gerais, incluindo o objeto (artigo 1.º), o âmbito de aplicação do regulamento (artigo 2.º) e as definições dos principais termos utilizados no mesmo (artigo 3.º).

O capítulo II contém disposições sobre as obrigações dos fabricantes para a homologação de veículos a motor, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às suas emissões de poluentes e à durabilidade da bateria. Mais especificamente, o capítulo inclui as obrigações dos fabricantes no que diz respeito ao fabrico e à conceção desses veículos, incluindo medidas de cibersegurança (artigo 4.º) e opções para os fabricantes declarem um melhor desempenho com limites de emissão mais baixos e/ou uma melhor durabilidade da bateria, bem como tecnologias de delimitação geográfica que permitam um modo de emissões de escape nulas (artigo 5.º). Os fabricantes são obrigados a cumprir os requisitos específicos de durabilidade durante o ciclo de vida dos veículos, mas também o desempenho mínimo de durabilidade da bateria de tração, a fim de cumprir os limites de emissão e outros requisitos técnicos conexos (artigo 6.º). A fim de demonstrar a conformidade com estes requisitos, devem ser realizados ensaios específicos, bem como declarações e procedimentos administrativos específicos (artigo 7.º). O artigo 8.º e o artigo 9.º preveem regras específicas no que se refere aos pequenos fabricantes (artigo 8.º) e aos veículos construídos em várias fases (artigo 9.º), respetivamente, quanto aos ensaios e às responsabilidades.

O capítulo III prevê obrigações dos Estados-Membros em matéria de homologação e fiscalização do mercado, nomeadamente no que diz respeito ao papel das entidades homologadoras nacionais e às datas de entrada em vigor (artigo 10.º) e inclui disposições específicas para componentes e unidades técnicas (artigo 11.º), bem como sistemas de controlo do reagente consumível e da poluição (artigo 12.º).

O capítulo IV inclui disposições sobre o papel da Comissão e de terceiros no que diz respeito às verificações da conformidade em circulação e aos controlos de fiscalização do mercado (artigo 13.º).

O capítulo V estabelece os ensaios e metodologias específicos a aplicar pelos fabricantes e pelas autoridades para cada categoria de veículos em causa, a fim de comprovar a conformidade com os requisitos e as obrigações decorrentes do presente regulamento (artigo 14.º). O capítulo inclui igualmente disposições específicas relativas à adaptação ao progresso técnico (artigo 15.º).

O capítulo VI prevê disposições gerais sobre o poder conferido à Comissão para adotar atos delegados (artigo 16.º), o procedimento de comité (artigo 17.º) e os requisitos de prestação de informações para os Estados-Membros (artigo 18.º).

O capítulo VII prevê as disposições finais relativas à revogação do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e do Regulamento (CE) n.º 595/2009 (artigo 19.º) e à entrada em vigor e aplicação do regulamento (artigo 20.º).

---

<sup>40</sup> [Diretiva \(UE\) 2015/1535](#) relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação. Ver também: [procedimento de notificação 2015/1535](#).

Proposta de

## **REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009**

(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 114.º,

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 Europeu<sup>41</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>42</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O mercado interno é um espaço no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. Para o efeito, o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>43</sup>, introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos.
- (2) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, de motores e de peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») devem permanecer harmonizados a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno, bem como um nível elevado de proteção do ambiente e da saúde comum a todos os Estados-Membros.
- (3) O presente regulamento constitui um ato regulamentar específico para efeitos do procedimento de homologação previsto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/858. O regulamento estabelece disposições e requisitos relativos às emissões dos veículos e à durabilidade da bateria, ao passo que os elementos técnicos serão estabelecidos por

---

<sup>41</sup> JO C de , p. .

<sup>42</sup> JO C de , p. .

<sup>43</sup> 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).

atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame e com a assistência de um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 (procedimento de comité).

- (4) Os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor, motores e peças sobresselentes no que respeita às emissões («homologação de emissões») estão atualmente estabelecidos em dois regulamentos aplicáveis à homologação das emissões de veículos ligeiros e pesados, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro 6»)<sup>44</sup> e o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho («Euro VI»)<sup>45</sup>. A razão para a existência de dois regulamentos foi o facto de as emissões dos veículos pesados terem sido verificadas com base em ensaios do motor, ao passo que, no caso dos veículos ligeiros, basearam-se em ensaios do veículo completo. Desde então, foram desenvolvidas metodologias que permitem ensaios de veículos ligeiros e pesados na estrada. Por conseguinte, deixou de ser necessário basear a homologação nos ensaios do motor.
- (5) A incorporação dos requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 num único regulamento deve assegurar a coerência interna do sistema de homologação de emissões dos veículos ligeiros e pesados, permitindo simultaneamente limites de emissão diferentes para esses veículos.
- (6) Além disso, os atuais limites de emissão foram adotados em 2007 para os veículos ligeiros e em 2009 para os veículos pesados. Ambos os limites de emissão foram adotados com base na tecnologia então disponível. Desde então, a tecnologia evoluiu e o nível de emissões alcançado com uma combinação das tecnologias atuais é muito inferior ao alcançado há mais de 15 anos. Esse progresso tecnológico deve refletir-se nos limites de emissão baseados na tecnologia de ponta existente e no conhecimento dos controlos da poluição e em relação a todos os poluentes pertinentes.
- (7) É igualmente necessário reduzir a complexidade, os custos administrativos e de execução para os fabricantes e as autoridades e assegurar uma execução eficaz e eficiente das normas de emissões Euro. A simplificação é alcançada através da eliminação de datas de aplicação diferentes para os limites e ensaios existentes ao abrigo das normas Euro 6 e Euro VI, da eliminação de ensaios de emissões múltiplos e complexos nos casos em que esses ensaios não são necessários, da referência a normas ao abrigo dos regulamentos da ONU em vigor, quando aplicável, e da garantia de um conjunto simplificado e coerente de procedimentos e ensaios para as várias etapas da homologação de emissões.
- (8) A fim de assegurar que as emissões dos veículos ligeiros e pesados são limitadas na vida real, é necessário ensaiar os veículos em condições reais de condução com um conjunto mínimo de restrições, limites e outros requisitos de condução e não apenas em laboratório.

---

<sup>44</sup> Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

<sup>45</sup> Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

- (9) A exatidão do equipamento portátil de medição das emissões utilizado para medir as emissões dos veículos utilizados na estrada melhorou significativamente desde a sua introdução. Assim, é adequado basear os limites de emissão nessas medições em estrada e, por conseguinte, deixa de ser necessária a utilização de fatores de conformidade nos ensaios em estrada.
- (10) Os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 exigem que os veículos respeitem os limites de emissão durante um período de tempo específico, que já não corresponde ao ciclo de vida médio dos veículos. Por conseguinte, é adequado estabelecer requisitos de durabilidade que reflitam o ciclo de vida médio dos veículos na União.
- (11) Existem atualmente tecnologias disponíveis e amplamente utilizadas a nível mundial que limitam as emissões por evaporação de compostos orgânicos voláteis durante a condução, estacionamento e reabastecimento de um veículo a gasolina. Assim, é adequado fixar os limites de emissão para esses compostos orgânicos voláteis num nível inferior e introduzir limites de emissão para a etapa de reabastecimento.
- (12) As emissões não provenientes do tubo de escape consistem em partículas emitidas pelos pneus e pelos travões dos veículos. Estima-se que as emissões dos pneus sejam a maior fonte de microplásticos para o ambiente. Tal como demonstrado na avaliação de impacto, prevê-se que até 2050 as emissões não provenientes do tubo de escape representem até 90 % de todas as partículas emitidas pelo transporte rodoviário, uma vez que as partículas de gases de escape diminuirão devido à eletrificação dos veículos. Essas emissões não provenientes do tubo de escape devem, por conseguinte, ser medidas e limitadas. A Comissão deve elaborar um relatório sobre a abrasão dos pneus até ao final de 2024, a fim de rever os métodos de medição e o estado da arte, a fim de propor limites de abrasão dos pneus.
- (13) O Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>46</sup> regula os indicadores de mudança de velocidades (GSI, sigla inglesa), cujo principal objetivo é minimizar o consumo de combustível de um veículo quando o condutor segue as suas indicações. No entanto, os requisitos em matéria de emissões de poluentes em condições reais, incluindo quando o GSI é seguido, devem ser abordados no presente regulamento.
- (14) Os veículos com baterias de tração, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis e veículos elétricos a bateria, contribuem para a descarbonização do setor do transporte rodoviário. A fim de ganhar e aumentar a confiança dos consumidores nesses veículos, estes devem ser eficazes e duradouros. Por conseguinte, é importante exigir que as baterias de tração conservem uma boa parte da sua capacidade inicial após muitos anos de utilização. Isso é particularmente importante para os compradores de veículos elétricos em segunda mão, a fim de assegurar que o veículo continuará a ter o

---

<sup>46</sup> Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 e (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho e os Regulamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012, e (UE) 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1).

desempenho esperado. Assim, devem ser exigidos monitores do estado geral das baterias para todos os veículos que utilizem baterias de tração. Além disso, devem ser introduzidos requisitos mínimos de desempenho para a durabilidade da bateria de automóveis de passageiros, tendo em conta o Regulamento Técnico Global n.º 22 da ONU<sup>47</sup>.

- (15) A manipulação não autorizada de veículos para remover ou desativar partes dos sistemas de controlo da poluição é um problema bem conhecido. Esta prática conduz a emissões não controladas e deve ser impedida. A manipulação não autorizada do conta-quilómetros leva a uma falsa quilometragem e prejudica o controlo adequado em circulação de um veículo. Por conseguinte, é da maior importância garantir a mais elevada proteção de segurança possível desses sistemas, com certificados de segurança e proteção adequada contra a manipulação não autorizada, a fim de assegurar que nem os sistemas de controlo da poluição nem o conta-quilómetros do veículo possam ser manipulados sem autorização.
- (16) Os sensores instalados nos veículos já são atualmente utilizados para detetar anomalias nas emissões e desencadear reparações conexas através do sistema de diagnóstico a bordo (OBD, sigla inglesa). No entanto, o sistema OBD atualmente em utilização não deteta as anomalias de forma precisa ou atempada nem impõe as reparações de forma suficiente e atempada. Consequentemente, é possível que os veículos emitam muito mais do que lhes é permitido. Os sensores utilizados até agora no sistema OBD também podem ser utilizados para monitorizar e controlar continuamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões através de um sistema de monitorização a bordo (OBM, sigla inglesa). O OBM alertará ainda o utilizador para efetuar reparações do motor ou dos sistemas de controlo da poluição quando estas forem necessárias. Por conseguinte, é adequado exigir que esse sistema seja instalado e regulamentar os seus requisitos técnicos.
- (17) Os fabricantes podem optar por produzir veículos que cumpram limites de emissão mais baixos ou cuja durabilidade da bateria seja superior à exigida no presente regulamento, ou que incluam opções avançadas, como a delimitação geográfica e os controlos adaptativos. Os consumidores e as autoridades nacionais devem poder identificar esses veículos através de documentação adequada. Por conseguinte, deve ser disponibilizado um passaporte ambiental do veículo (EVP, sigla inglesa).
- (18) Caso a Comissão apresente uma proposta para matricular, após 2035, veículos ligeiros novos exclusivamente movidos a combustíveis neutros em termos de CO<sub>2</sub> fora do âmbito das normas relativas às emissões de CO<sub>2</sub> da frota, e em conformidade com o direito da União e o objetivo de neutralidade climática da União, o presente regulamento terá de ser alterado de modo a incluir a possibilidade de homologar esses veículos.
- (19) As emissões dos veículos vendidos por pequenos fabricantes constituem uma parte insignificante das emissões na União. Por conseguinte, pode ser permitida alguma flexibilidade em alguns dos requisitos aplicáveis a esses fabricantes. Assim, os pequenos fabricantes devem poder substituir determinados ensaios durante a homologação por declarações de conformidade, ao passo que microfabricantes devem ser autorizados a utilizar ensaios laboratoriais baseados em ciclos aleatórios de condições reais de condução.

---

<sup>47</sup> Regulamento Técnico Global das Nações Unidas relativo à durabilidade das baterias a bordo dos veículos elétricos, RTG n.º 22 da ONU.

- (20) Os Regulamentos (UE) 2019/631<sup>48</sup> e (UE) 2019/1242<sup>49</sup> do Parlamento Europeu e do Conselho regulam o desempenho médio em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> da frota dos novos veículos a motor na União. Os procedimentos e metodologias para a determinação exata das emissões de CO<sub>2</sub>, do consumo de combustível e de energia, da autonomia elétrica e da potência de cada veículo devem ser introduzidos na homologação de emissões.
- (21) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito às obrigações dos fabricantes no âmbito da homologação e dos procedimentos, ensaios e metodologias a aplicar para a declaração de conformidade, o controlo da conformidade da produção, o controlo da conformidade em circulação e o passaporte ambiental do veículo (EVP); às opções e designações dos veículos; aos requisitos, ensaios, métodos e medidas corretivas relacionados com a durabilidade dos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como as capacidades de registo e comunicação dos sistemas OBM, incluindo para efeitos de inspeções técnicas periódicas e de inspeções técnicas automóveis; aos requisitos e informações a fornecer pelos fabricantes de veículos construídos em várias fases, bem como procedimentos para determinar o valor de CO<sub>2</sub> destes veículos construídos em várias fases; aos elementos técnicos, requisitos administrativos e de documentação para a homologação de emissões, verificações e inspeções e controlos de fiscalização do mercado, bem como obrigações de prestação de informações, verificações da conformidade em circulação e da conformidade da produção; aos métodos e ensaios para: i) medir as emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio, ii) determinar as emissões de CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, iii) fornecer especificações para o indicador de mudança de velocidades (GSI), iv) determinar o impacto de reboques O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> sobre o CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível e de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor, v) medir as emissões do cárter, as emissões por evaporação, as emissões dos travões, vi) avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria, vii) avaliar a conformidade em circulação dos motores e veículos, os limiares de conformidade e requisitos de desempenho, bem como viii) ensaios e métodos para assegurar o desempenho dos sensores (OBD e OBM), ix) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, a especificação e as características dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e a avaliação do seu correto funcionamento, x) os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição, xi) os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança, incluindo a análise da vulnerabilidade e a proteção contra as manipulações não autorizadas, xii) os

---

<sup>48</sup> Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> 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).

<sup>49</sup> Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

métodos de avaliação do correto funcionamento dos modelos aprovados ao abrigo de designações EURO7 específicas, xiii) os critérios para a homologação de emissões de pequenos e microfabricantes, xiv) as verificações e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases, xv) os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio, xvi) as especificações dos combustíveis de referência, e xvii) métodos para avaliar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras, xviii) para medir a abrasão dos pneus, bem como xix) o formato, os dados e o método de comunicação dos dados do passaporte ambiental do veículo. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>50</sup>.

- (22) A fim de alterar ou completar, consoante o caso, elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito às condições de ensaio baseadas em dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7, travões ou pneus; os requisitos de ensaio, nomeadamente tendo em conta o progresso técnico e os dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7; introduzindo opções e designações dos veículos para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras, mas estabelecendo também limites de emissão de partículas dos travões e limites de abrasão para os tipos de pneus, bem como requisitos mínimos de desempenho das baterias e multiplicadores de durabilidade com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 e estabelecendo definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive a nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre Legislar Melhor<sup>51</sup>. 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.
- (23) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, uma vez que as regras relativas à homologação de emissões de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos estão todas atualizadas e incluídas no presente regulamento, os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (CE) n.º 715/2007 em vigor devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.
- (24) Sempre que as medidas previstas no presente regulamento impliquem o tratamento de dados pessoais, tal deve ser efetuado em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>52</sup> e com o Regulamento (CE)

---

<sup>50</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

<sup>51</sup> [JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.](#)

<sup>52</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>53</sup>, bem como com as respetivas medidas nacionais de execução.

- (25) É importante conceder aos Estados-Membros, às entidades homologadoras nacionais e aos operadores económicos tempo suficiente para se prepararem para a aplicação das novas regras introduzidas pelo presente regulamento. A data de aplicação deve, por conseguinte, ser diferida. Enquanto para os veículos ligeiros a data de aplicação deve ser o mais rapidamente possível do ponto de vista técnico, no caso dos veículos pesados e dos reboques a data de aplicação pode ser adiada por mais dois anos, uma vez que a transição para veículos de emissões nulas será mais longa para os veículos pesados.
- (26) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, nomeadamente o estabelecimento de regras harmonizadas em matéria de requisitos administrativos e técnicos respeitantes à homologação de veículos das categorias M e N e de sistemas, componentes e unidades técnicas, bem como de fiscalização do mercado desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às emissões não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros por si sós, mas podem, devido à sua dimensão e efeitos, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## **Capítulo I – Objeto, âmbito de aplicação e definições**

### *Artigo 1.º*

#### **Objeto**

1. O presente regulamento estabelece requisitos técnicos e disposições administrativas em matéria de homologação de emissões e fiscalização do mercado dos veículos a motor, sistemas, componentes e unidades técnicas, no que se refere às suas emissões de CO<sub>2</sub> e de poluentes, ao consumo de combustível e de energia e à durabilidade da bateria.
2. O presente regulamento estabelece regras para a homologação inicial de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a fiscalização do mercado, a durabilidade dos sistemas de controlo da poluição e das baterias de tração, os sistemas de monitorização a bordo, as disposições de segurança para limitar a manipulação não autorizada e as medidas de cibersegurança e a determinação exata das emissões de CO<sub>2</sub>, da autonomia elétrica, do consumo de combustível e de energia e da eficiência energética.

---

<sup>53</sup> Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

*Artigo 2.º*

**Âmbito de aplicação**

O presente regulamento aplica-se aos veículos a motor das categorias M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, bem como aos reboques das categorias O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>, tal como especificadas no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo os veículos e reboques concebidos e construídos em uma ou várias fases, e aos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos.

*Artigo 3.º*

**Definições**

Para efeitos do disposto no presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do Regulamento (UE) 2018/858.

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (1) «Homologação de emissões», a homologação UE que cumpre as disposições administrativas e os requisitos técnicos do presente regulamento no que respeita às suas emissões de CO<sub>2</sub> e de poluentes, ao consumo de combustível e de energia e à durabilidade da bateria;
- (2) «Homologação inicial de emissões» ou «IETA» (sigla inglesa), a primeira fase de um procedimento de homologação de emissões antes da concessão do certificado de homologação de emissões pelas autoridades e da entrada em produção dos veículos;
- (3) «Conformidade da produção» ou «CoP» (sigla inglesa), as atividades realizadas em veículos novos, unidades técnicas ou componentes selecionados nas instalações do fabricante para assegurar que os produtos colocados no mercado cumprem os requisitos estabelecidos no presente regulamento;
- (4) «Conformidade em circulação» ou «ISC» (sigla inglesa), as atividades realizadas em veículos em circulação com o objetivo de verificar os requisitos de durabilidade estabelecidos no presente regulamento;
- (5) «Motor», a fonte de propulsão de um veículo;
- (6) «Emissões», as emissões de escape e as emissões não provenientes do tubo de escape de um veículo a motor;
- (7) «Emissões de escape», as emissões provenientes do tubo de escape do veículo a motor ou do motor dos seguintes: emissões de CO<sub>2</sub>, de compostos gasosos, sólidos, líquidos e do cárter;
- (8) «Gases poluentes», as emissões de espécies químicas gasosas, excluindo o CO<sub>2</sub>;
- (9) «Emissões de CO<sub>2</sub>» ou «CO<sub>2</sub>», as emissões de dióxido de carbono provenientes do tubo de escape do veículo a motor ou do motor;
- (10) «Óxidos de azoto» ou «NO<sub>x</sub>», a soma dos óxidos de azoto emitidos pelo tubo de escape;
- (11) «Matéria particulada» ou «PM» (sigla inglesa), qualquer matéria emitida pelo tubo de escape ou pelos travões e recolhida nos filtros de recolha de amostras;
- (12) «Matéria particulada inferior a 10 µm» ou «PM<sub>10</sub>», a matéria particulada com um diâmetro inferior a 10 µm;

- (13) «Número de partículas» ou «PN» (sigla inglesa), o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões;
- (14) «Número de partículas superior a 10 nm» ou «PN10», o número total de partículas sólidas emitidas pelo tubo de escape ou pelos travões com um diâmetro igual ou superior a 10 nm;
- (15) «Monóxido de carbono» ou «CO», o monóxido de carbono emitido pelo tubo de escape;
- (16) «Metano» ou «CH<sub>4</sub>», o metano emitido pelo tubo de escape;
- (17) «Hidrocarbonetos totais» ou «THC» (sigla inglesa), o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape;
- (18) «Hidrocarbonetos não metânicos» ou «NHMC», o total de hidrocarbonetos emitidos pelo tubo de escape, com exceção do metano;
- (19) «Gases orgânicos não metânicos» ou «NMOG» (sigla inglesa), a soma dos hidrocarbonetos oxigenados e não oxigenados emitidos pelo tubo de escape;
- (20) «Amónia» ou «NH<sub>3</sub>», a amónia emitida pelo tubo de escape;
- (21) «Formaldeído» ou «HCHO» (sigla inglesa), o formaldeído emitido pelo tubo de escape;
- (22) «WHTC» (sigla inglesa), o ciclo de ensaio em condições transitórias harmonizado a nível mundial, em conformidade com o anexo 4, ponto 7.2.1, do Regulamento n.º 49 da ONU;
- (23) «WHSC» (sigla inglesa), o ciclo de condução em estado estacionário harmonizado a nível mundial, em conformidade com o anexo 4, ponto 7.2.2, do Regulamento n.º 49 da ONU;
- (24) «Ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos» ou «VECTO» (sigla inglesa), uma ferramenta de simulação utilizada para determinar as emissões de CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos pesados; «Consumo de energia», o consumo de energia elétrica de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;
- (25) «Consumo de combustível», o consumo de combustível de cada uma e de todas as fontes de propulsão de um veículo;
- (26) «Emissões por evaporação», os vapores de hidrocarbonetos emitidos pelo sistema de alimentação de combustível de um veículo, exceto os que são provenientes de emissões de escape;
- (27) «Emissões do cárter», os gases poluentes emitidos pelos espaços dentro ou fora do motor ligados ao poço de óleo por intermédio de condutas internas ou externas;
- (28) «Emissões de partículas dos travões», as partículas emitidas pelo sistema de travagem de um veículo;
- (29) «Abrasão do pneu», a massa de material perdido pelo pneu devido ao processo de abrasão e emitido para o ambiente;
- (30) «Emissões não provenientes de gases de escape», as emissões por evaporação, abrasão dos pneus e dos travões;
- (31) «Emissões de poluentes», as emissões de escape e as emissões não provenientes do tubo de escape, excluindo as emissões de CO<sub>2</sub>;

- (32) «Dispositivo de controlo da poluição», os dispositivos do veículo que controlam ou limitam as emissões de poluentes;
- (33) «Sistemas de controlo da poluição», os dispositivos de controlo da poluição instalados num veículo, incluindo todas as unidades de controlo e *software* que regem a sua utilização;
- (34) «Sistemas de controlo da poluição de origem», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza abrangidos pela homologação concedida ao veículo em causa;
- (35) «Sistemas de substituição para controlo da poluição», um sistema de controlo da poluição ou um conjunto de sistemas dessa natureza destinado a substituir um sistema de origem para controlo da poluição e que pode ser homologado enquanto unidade técnica;
- (36) «Função de controlo adaptável», um sistema que ajusta o motor, os sistemas de controlo da poluição ou outros parâmetros do veículo com o objetivo de melhorar o consumo de combustível ou de energia e a eficácia do sistema de controlo da poluição com base na utilização prevista do veículo;
- (37) «Sistema de diagnóstico a bordo» ou «OBD» (sigla inglesa), um sistema capaz de gerar informações de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo, na aceção do artigo 3.º, ponto 49, do Regulamento (UE) 2018/858, e capaz de comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;
- (38) «Sistema de monitorização a bordo» ou «OBM» (sigla inglesa), um sistema a bordo de um veículo capaz de detetar excedências de emissões ou quando um veículo se encontra em modo sem emissões, se aplicável, e capaz de indicar a ocorrência de tais excedentes através de informações armazenadas no veículo e de as comunicar essas informações através da porta OBD e à distância;
- (39) «Dispositivo de monitorização do consumo de combustível e de energia a bordo» ou «dispositivo OBFCM» (sigla inglesa), qualquer *software* ou *hardware* que deteta e utiliza parâmetros do veículo, do motor, do combustível ou da energia elétrica e da carga útil/massa para determinar e armazenar no veículo os dados de consumo de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes para determinar o consumo de combustível ou de energia e a eficiência energética do veículo;
- (40) «Dispositivo manipulador», qualquer *software* ou *hardware* sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade do motor, às mudanças de velocidade, à depressão no coletor ou a qualquer outro parâmetro para ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo da poluição, com o objetivo de reduzir a eficácia do sistema de controlo da poluição quando o veículo é conduzido;
- (41) «Estratégia manipuladora», uma estratégia que reduz a eficácia dos controlos da poluição em condições ambientes ou de funcionamento do motor encontradas durante o funcionamento do veículo ou fora do âmbito dos procedimentos de ensaio de homologação, ou que falsifica dados relacionados com sensores, consumo de combustível ou de energia, autonomia elétrica ou durabilidade da bateria;
- (42) «Emissões em condições reais de condução» ou «RDE» (sigla inglesa), as emissões de um veículo em condições normais de condução e em condições alargadas, conforme especificado nos quadros 1 e 2 do anexo III;

- (43) «Conta-quilómetros», um instrumento que indica a distância total percorrida pelo veículo desde a sua produção;
- (44) «Manipulação não autorizada», a inativação ou a alteração, pelos operadores económicos ou operadores independentes, do motor, do dispositivo e sistema de controlo da poluição do veículo, do sistema de propulsão, da bateria de tração, do conta-quilómetros, do OBFCM ou do OBD/OBM, incluindo qualquer *software* ou outros elementos de controlo lógico desses sistemas e respetivos dados;
- (45) «Instalação própria de produção», uma instalação de fabrico ou de montagem utilizada pelo fabricante para o fabrico ou a montagem de veículos novos para esse fabricante, incluindo, se for caso disso, veículos destinados à exportação;
- (46) «Instalação própria de conceção», uma instalação na qual todo o veículo é concebido e desenvolvido, que está sob o controlo do fabricante e se destina à sua utilização exclusiva;
- (47) «Pequeno fabricante», um fabricante de menos de 10 000 veículos a motor novos da categoria M<sub>1</sub> ou 22 000 veículos a motor novos da categoria N<sub>1</sub> matriculados na União por ano civil e que:
- (a) Não esteja integrado em grupos de fabricantes ligados; ou
  - (b) Esteja integrado num grupo de fabricantes ligados que seja responsável, no total, pela matrícula na União de menos de 10 000 veículos a motor novos da categoria M<sub>1</sub> ou 22 000 veículos a motor novos da categoria N<sub>1</sub> por ano civil; ou
  - (c) Esteja integrado num grupo de fabricantes ligados, mas tenha instalações próprias de produção e de conceção;
- (48) «Microfabricante», um pequeno fabricante que produz menos de 1 000 veículos a motor novos da categoria M<sub>1</sub> ou menos de 1 000 veículos a motor novos da categoria N<sub>1</sub> matriculados na União no ano civil anterior;
- (49) «Veículo com motor de combustão interna puro» ou «ICEV» (sigla inglesa), um veículo em que todos os conversores de energia de propulsão são motores de combustão interna, incluindo motores movidos a hidrogénio;
- (50) «Veículo elétrico puro» ou «PEV» (sigla inglesa), um veículo equipado com um grupo motopropulsor contendo exclusivamente máquinas elétricas como conversores de energia de propulsão e cujos sistemas de armazenagem de energia de propulsão são sistemas de armazenamento de energia elétrica recarregáveis;
- (51) «Pilha de combustível», um conversor de energia que transforma energia química (à entrada) em energia elétrica (à saída) ou vice-versa;
- (52) «Veículo a pilha de combustível» ou «FCV» (sigla inglesa), um veículo cujo grupo motopropulsor contém conversor(es) de energia de propulsão que consiste(m) exclusivamente em pilha(s) de combustível e máquina(s) elétrica(s);
- (53) «Veículo híbrido a pilha de combustível» ou «FCHV» (sigla inglesa), um veículo com pilha de combustível equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um sistema de armazenamento de combustível e, pelo menos, um sistema recarregável de armazenamento de energia elétrica como sistemas de armazenamento de energia de propulsão;

- (54) «Veículo híbrido» ou «HV» (sigla inglesa), um veículo cujo grupo motopropulsor contém pelo menos duas categorias distintas de conversores de energia de propulsão e pelo menos duas categorias distintas de sistemas de armazenamento de energia de propulsão;
- (55) «Veículo híbrido elétrico» ou «HEV» (sigla inglesa), um veículo híbrido em que um dos conversores de energia de propulsão é uma máquina elétrica;
- (56) «Veículo híbrido elétrico com carregamento do exterior» ou «OVC-HEV» (sigla inglesa), um veículo híbrido elétrico que pode ser carregado a partir de uma fonte exterior;
- (57) «Veículo híbrido elétrico sem carregamento do exterior» ou «NOVC-HEV» (sigla inglesa), um veículo com, pelo menos, dois conversores de energia diferentes e dois sistemas diferentes de armazenamento de energia que são utilizados para a propulsão do veículo, que não pode ser carregado a partir de uma fonte exterior;
- (58) «Tecnologias de delimitação geográfica», tecnologias que não permitem o funcionamento de um veículo híbrido com a utilização do motor de combustão interna (ou seja, para permitir um modo sem emissões) quando conduzido dentro de uma zona geográfica específica;
- (59) «Modo sem emissões», um modo selecionável, em que um veículo híbrido é conduzido sem utilizar o motor de combustão interna;
- (60) «Potência útil», a potência obtida num banco de ensaios, na extremidade da cambota, ou do órgão equivalente à velocidade correspondente do motor com os dispositivos auxiliares e determinada em condições atmosféricas de referência;
- (61) «Potência de roda», a potência medida nas rodas de um veículo e utilizada para a sua propulsão;
- (62) «Razão potência/massa», a relação entre a potência nominal e a massa em ordem de marcha;
- (63) «Potência nominal» ou « $P_{rated}$ », a potência útil máxima do motor em kW;
- (64) «Massa em ordem de marcha», a massa do veículo, com o(s) depósito(s) de combustível abastecido(s) até pelo menos 90 % das respectivas capacidades, incluindo a massa do condutor, do combustível e dos fluidos, equipado com o equipamento de série, em conformidade com as especificações do fabricante e, quando estiverem instalados, a massa da carroçaria, da cabina, do engate, das rodas sobresselentes e das ferramentas;
- (65) «Bateria de tração», um sistema de bateria que armazena energia com o objetivo principal de mover o veículo;
- (66) «Autonomia elétrica», a distância percorrida em condições de funcionamento em modo de perda de carga até ao esgotamento da bateria de tração;
- (67) «Autonomia sem emissões», a distância máxima que um veículo de emissões nulas pode percorrer até ao esgotamento da bateria de tração ou do reservatório de combustível, que para os PEV corresponde à autonomia elétrica;
- (68) «Durabilidade», a capacidade de um sistema ou dispositivo, componente ou qualquer parte do veículo manter o desempenho exigido durante um determinado período;
- (69) «Durabilidade da bateria», a durabilidade de uma bateria de tração medida em termos do seu estado de saúde;

- (70) «Estado geral» ou «SOH» (sigla inglesa), o estado medido ou estimado de uma métrica de desempenho específica de um veículo ou bateria de tração num ponto específico do seu ciclo de vida, expresso em percentagem do desempenho que foi determinado quando certificado ou novo;
- (71) «Passaporte ambiental do veículo» ou «EVP», um registo em papel e em formato digital que contém informações sobre o desempenho ambiental de um veículo no momento da matrícula, incluindo o nível dos limites de emissão de poluentes, as emissões de CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível, o consumo de energia, a autonomia elétrica e a potência do motor, a durabilidade da bateria e outros valores conexos;
- (72) «Sistema de aviso do condutor sobre emissões excedentárias», um sistema concebido, construído e instalado num veículo para fornecer informações ao utilizador sobre emissões excedentárias e impor reparações;
- (73) «Sistema de aviso do condutor do baixo nível de reagente», um sistema concebido, construído e instalado num veículo para avisar o utilizador do baixo nível de reagente consumível e impor a utilização do reagente;
- (74) «Emissões no regime de rotação em vazio», as emissões de escape produzidas quando o motor de combustão interna funciona, mas não está sob carga para efeitos de propulsão do veículo;
- (75) «Declaração de conformidade», a declaração do fabricante de que um modelo ou grupo específico de veículos, componente ou unidade técnica está em conformidade com os requisitos do presente regulamento;
- (76) «Eficiência energética de um reboque», o desempenho de um reboque no que diz respeito à sua influência nas emissões de CO<sub>2</sub>, no consumo de combustível e de energia, na autonomia sem emissões, na autonomia elétrica e na potência do motor de um veículo trator a motor;
- (77) «Pneu de neve», um pneu cuja escultura, composição e estrutura do piso são essencialmente concebidas para assegurar um melhor desempenho na neve do que um pneu normal, no que respeita à sua capacidade de iniciar ou manter a marcha do veículo;
- (78) «Pneu para utilização especial», um pneu destinado a uma utilização mista, em estrada e fora de estrada, ou a outras utilizações especiais. Estes pneus destinam-se primordialmente a iniciar e a manter o veículo em movimento em condições fora de estrada.

## **Capítulo II — Obrigações dos fabricantes**

### *Artigo 4.º*

#### **Obrigações dos fabricantes relativos à construção de veículos**

1. Os fabricantes asseguram que os novos veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes asseguram que os novos componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição que necessitam de homologação, que fabricam e que são vendidos ou colocados em circulação na União são homologados em conformidade com o presente regulamento.

2. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos para cumprir o disposto no presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I e os valores declarados no certificado de conformidade e no dossiê de homologação durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV. Estes veículos devem ser designados veículos «Euro 7».
3. Ao verificar a conformidade com os limites das emissões de escape, se o ensaio for realizado em condições de condução alargadas, as emissões devem ser divididas pelo divisor de condução alargado indicado no anexo III.  

As emissões durante a regeneração dos sistemas de controlo da poluição serão incluídas como média ponderada com base na frequência e duração dos eventos de regeneração.
4. Os fabricantes concebem e constroem componentes ou unidades técnicas, incluindo motores, baterias de tração, sistemas de travagem e sistemas de substituição para controlo da poluição a fim de cumprir o presente regulamento, incluindo o cumprimento dos limites de emissão estabelecidos no anexo I.
5. Os fabricantes não concebem, constroem nem montam veículos com dispositivos manipuladores ou estratégias manipuladoras.
6. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos das categorias M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> com:
  - a) Sistemas OBD capazes de detetar anomalias dos sistemas que conduzam a excedências de emissões, a fim de facilitar as reparações;
  - b) Sistemas OBM capazes de detetar emissões acima dos limites de emissão devido a anomalias, ao aumento da degradação ou a outras situações que aumentem as emissões;
  - c) Dispositivo OBFCM para monitorizar o seu consumo real de combustível e de energia e outros parâmetros pertinentes, como a carga/massa útil, necessários para determinar a sua eficiência energética e do combustível em condições reais;
  - d) Monitores SOH da bateria de tração e dos sistemas de emissão;
  - e) Sistemas de aviso do condutor sobre emissões excedentárias;
  - f) Sistemas de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente;
  - g) Dispositivos que comunicam os dados gerados pelo veículo utilizados para cumprir o presente regulamento e os dados do OBFCM, para efeitos de inspeção técnica automóvel periódica e de inspeção técnica na estrada à distância, e para efeitos de comunicação com as infraestruturas de carregamento e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.
7. Os fabricantes concebem, constroem e montam veículos das categorias M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> de modo a reduzir as vulnerabilidades que surgem em todas as fases do seu ciclo de vida e que podem levar à manipulação não autorizada do seguinte:
  - a) Sistema de injeção do combustível e do reagente;
  - b) Motor e unidades de controlo do motor;
  - c) Baterias de tração;

- d) Conta-quilómetros; e
  - e) Sistemas de controlo da poluição.
8. O fabricante impede a possibilidade de exploração das vulnerabilidades referidas no ponto 7. Sempre que essa vulnerabilidade for detetada, o fabricante elimina-a através de uma atualização do *software* ou de qualquer outro meio adequado.
  9. Os fabricantes asseguram a transmissão segura de dados relacionados com as emissões e a durabilidade da bateria, adotando medidas de cibersegurança em conformidade com o Regulamento n.º 155 da ONU<sup>54</sup>.
  10. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos, os ensaios e as metodologias para verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 9. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 5.º*

#### **Opções dos fabricantes relativos à construção e designação de veículos**

1. Os fabricantes podem designar os veículos que fabricam como «veículo Euro 7+» se esses veículos cumprirem o seguinte:
  - a) No que se refere aos veículos ICEV e NOVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para os gases poluentes e, por ordem de grandeza, limites de emissão mais baixos para o número de partículas emitidas;
  - b) No que se refere aos veículos OVC-HEV, declarando a conformidade com, pelo menos, 20 % de limites de emissão inferiores aos estabelecidos no anexo I para gases poluentes, limites de emissão por ordem de grandeza mais baixos para o número de partículas emitidas e durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II;
  - c) No que se refere aos veículos PEV, declarando uma durabilidade da bateria que seja, pelo menos, 10 pontos percentuais superior aos requisitos estabelecidos no anexo II.
2. A conformidade destes veículos com os requisitos do ponto 1 é verificada em relação aos valores declarados.
3. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7A» se esses veículos estiverem equipados com funções de controlo adaptativo. A utilização de funções de controlo adaptativo deve ser demonstrada às entidades homologadoras durante a homologação e verificada durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV.
4. Os fabricantes podem designar os veículos como «veículo Euro 7G» se esses veículos estiverem equipados com motores de combustão interna com tecnologias de delimitação geográfica. O fabricante deve instalar um sistema de aviso do condutor nesses veículos para informar o utilizador quando as baterias de tração estão quase vazias e parar o veículo se não for carregado num raio de 5 km a contar do primeiro

---

<sup>54</sup> Regulamento n.º 155 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos no que diz respeito à cibersegurança e ao sistema de gestão da cibersegurança (JO L 82 de 9.3.2021, p. 30).

aviso em modo de emissões nulas. A aplicação dessas tecnologias de delimitação geográfica pode ser verificada durante o ciclo de vida do veículo.

5. Os fabricantes podem construir veículos que combinem duas ou mais das características referidas no n.º 1, 2 ou 3 e designá-los utilizando uma combinação de símbolos e letras como veículos «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» ou «Euro 7AG».
6. A pedido do fabricante, a entidade homologadora pode conceder uma homologação de emissões ao modelo de veículo da categoria N<sub>1</sub> a veículos da categoria N<sub>2</sub> com massa máxima entre 3,5 e 4,0 toneladas decorrente de um modelo de veículo da categoria N<sub>1</sub>. Esses veículos devem ser designados por «veículo Euro 7ext».
7. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os procedimentos, os ensaios e as metodologias para verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 6. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 6.º*

#### **Requisitos de durabilidade para veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas**

1. Os fabricantes asseguram que os veículos que fabricam e que são vendidos, matriculados ou colocados em circulação na União cumprem os limites de emissão estabelecidos no anexo I quando conduzidos em condições de condução normais e alargadas, tal como estabelecido no anexo III, durante o ciclo de vida do veículo, conforme indicado no quadro 1 do anexo IV e que cumprem os requisitos mínimos de desempenho relativos à durabilidade da bateria estabelecidos no anexo II.
2. Os fabricantes asseguram que estes veículos cumprem os valores relativos às emissões de CO<sub>2</sub>, ao consumo de combustível e de energia e à eficiência energética declarados ao abrigo das disposições do presente regulamento durante o ciclo de vida do veículo, conforme estabelecido no quadro 1 do anexo IV.
3. Os fabricantes asseguram que os dispositivos OBFCM, OBD e OBM e as medidas contra a manipulação não autorizada instalados nesses veículos cumprem as disposições do presente regulamento enquanto o veículo estiver a ser utilizado.
4. Os requisitos referidos nos pontos 1 a 3 são aplicáveis aos veículos para todos os tipos de combustíveis ou fontes de energia pelos quais são alimentados. Os mesmos requisitos são igualmente aplicáveis a todas as unidades técnicas e componentes destinados a esses veículos.
5. A fim de verificar a conformidade com os requisitos referidos no primeiro ponto durante o ciclo de vida adicional de um veículo, os limites de emissão de gases poluentes estabelecidos no anexo I devem ser ajustados utilizando os multiplicadores de durabilidade indicados no quadro 2 do anexo IV.
6. Os sistemas OBM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de:
  - a) Registrar a magnitude e a duração de todas as excedências de emissões;
  - b) Comunicar os dados sobre o comportamento do veículo em matéria de emissões, incluindo dados relativos ao sensor de poluentes e ao caudal de

escape, através da porta OBD e à distância, nomeadamente para efeitos de inspeção técnica automóvel e de inspeção técnica na estrada<sup>55 56</sup>;

- c) Desencadear a reparação do veículo quando o sistema de aviso do condutor notifica um excesso significativo de emissões.
7. Os dispositivos OBFCM instalados pelo fabricante nesses veículos devem ser capazes de comunicar os dados do veículo registados através da porta OBD ou à distância.
8. No que se refere aos veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas que apresentem um risco grave ou não cumpram os requisitos estabelecidos no presente regulamento, os fabricantes tomam as medidas corretivas necessárias de imediato, incluindo reparações ou alterações desses veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas, consoante o caso, a fim de garantir a conformidade com o presente regulamento. Os fabricantes ou qualquer outro operador económico retiram-nos do mercado ou recolhem-nos, consoante o caso. Os fabricantes prestam imediatamente informações com os pormenores adequados à entidade homologadora que concedeu a homologação sobre a não conformidade.
9. A Comissão adota, por meio de atos de execução, regras pormenorizadas sobre os requisitos, os ensaios, os métodos e as medidas corretivas relativas às obrigações referidas nos n.ºs 1 a 8. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 7.º*

#### **Obrigações dos fabricantes relativos à homologação de emissões**

1. A fim de demonstrar a conformidade com as regras de homologação de emissões durante a homologação de emissões, o fabricante realiza os ensaios especificados nos quadros 1, 3, 5, 7 e 9 do anexo V. Para efeitos de verificação da conformidade da produção com os requisitos do presente regulamento, os veículos, componentes e unidades técnicas devem ser selecionados nas instalações do fabricante pela entidade homologadora ou pelo fabricante. A conformidade em circulação deve ser verificada durante os períodos prescritos no quadro 1 do anexo IV.
2. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada no que diz respeito aos requisitos de RDE, correção da temperatura ambiente do CO<sub>2</sub>, OBD, OBM, durabilidade das emissões e da bateria, regeneração contínua ou periódica, prevenção da manipulação não autorizada e do cárter, conforme especificado no anexo V. O fabricante fornece à entidade homologadora uma declaração de conformidade assinada sobre a utilização de comandos adaptativos e opções de delimitação geográfica quando o fabricante seleciona essas opções.

---

<sup>55</sup> Diretiva 2014/47/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica na estrada dos veículos comerciais que circulam na União e que revoga a Diretiva 2000/30/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

<sup>56</sup> Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

3. As autoridades nacionais podem ensaiar o modelo de veículo para verificar a sua conformidade durante a conformidade da produção, a conformidade em circulação ou a fiscalização do mercado, conforme especificado no anexo V.
4. Os fabricantes emitem o passaporte ambiental do veículo (EVP) para cada veículo e entregam esse passaporte ao comprador do veículo juntamente com o veículo, extraindo os dados pertinentes de fontes como o certificado de conformidade e a documentação de homologação. O fabricante assegura que os dados do EVP estão disponíveis para visualização nos sistemas eletrónicos do veículo e podem ser transmitidos de bordo para fora de bordo.
5. A Comissão adota atos de execução que estabelecem as verificações de ensaio e de conformidade, bem como os procedimentos relacionados com a homologação de emissões, a conformidade da produção, a conformidade em circulação, a declaração de conformidade e o EVP referidos nos n.ºs 1 a 4. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 8.º*

#### **Regras especiais para os pequenos fabricantes**

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

#### *Artigo 9.º*

#### **Regras especiais para veículos construídos em várias fases**

1. Nas homologações em várias fases, os fabricantes da segunda fase ou das fases subsequentes são responsáveis pela homologação de emissões sempre que alterem qualquer parte do veículo que, de acordo com os dados fornecidos pelos fabricantes da fase anterior, possa afetar as emissões ou a durabilidade da bateria.
2. A Comissão adota atos de execução que estabelecem os requisitos administrativos e os dados a fornecer pelos fabricantes da fase anterior, em conformidade com o n.º 1, bem como os procedimentos para a determinação das emissões de CO<sub>2</sub> desses veículos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

## Capítulo III — Obrigações dos Estados-Membros em matéria de homologação de emissões e fiscalização do mercado

### Artigo 10.º

#### Homologação de emissões, conformidade da produção, conformidade em circulação e fiscalização do mercado

1. As entidades homologadoras nacionais adotam medidas para conceder homologações de emissões a modelos de veículos, componentes e unidades técnicas e realizar ensaios, verificações e inspeções para verificar se os fabricantes cumprem os requisitos de conformidade da produção e de conformidade em circulação, conforme estabelecido no anexo V.
2. As autoridades nacionais de fiscalização do mercado realizam controlos de fiscalização do mercado em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (UE) 2018/858 e com os quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V.
3. Com efeitos a partir de ... [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento*], se um fabricante o solicitar, as autoridades nacionais não podem recusar a concessão da homologação UE de emissões ou da homologação nacional de emissões a novos modelos de veículos ou motores, nem proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de novos veículos que cumpram o disposto no presente regulamento.
4. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2025, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos  $M_1$  e  $N_1$  que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de  $CO_2$  e de poluentes, o consumo de combustível e de energia ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.
5. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2027, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  e  $N_3$  e reboques novos  $O_3$  e  $O_4$  que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de  $CO_2$  e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.
6. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2030, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos  $M_1$  e  $N_1$  construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de  $CO_2$  e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.
7. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2031, as autoridades nacionais consideram que, no caso de veículos novos  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  e  $N_3$  construídos por pequenos fabricantes que não cumpram o presente regulamento, os certificados de conformidade deixam de ser válidos para efeitos de matrícula e, por motivos relacionados com as emissões de  $CO_2$  e de poluentes, o consumo de combustível e de energia, a eficiência energética ou a durabilidade da bateria, proíbem a matrícula, a venda ou a entrada em circulação desses veículos.

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

#### *Artigo 11.º*

#### **Obrigações específicas dos Estados-Membros relativas à homologação de emissões de sistemas, de componentes e de unidades técnicas**

1. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2025, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.
2. Com efeitos a partir de 1 de julho de 2027, é proibida a venda ou a instalação de um sistema, componente ou unidade técnica destinado a ser instalado num veículo M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> homologado nos termos do presente regulamento se o sistema, componente ou unidade técnica não for homologado em conformidade com o presente regulamento.
3. As entidades homologadoras nacionais podem continuar a conceder extensões a homologações UE de emissões de sistemas de substituição para controlo da poluição concedidas antes da aplicação do presente regulamento nos termos em vigor no momento da homologação inicial de emissões. As autoridades nacionais proíbem a venda ou a instalação desses sistemas de substituição para controlo da poluição num veículo, a menos que sejam homologados.

#### *Artigo 12.º*

#### **Funcionamento correto dos sistemas que utilizam um reagente consumível e sistemas de controlo da poluição**

1. Os operadores económicos e os operadores independentes não manipulam o veículo e os seus sistemas.
2. Durante as verificações da conformidade em circulação ou dos controlos de fiscalização do mercado, as autoridades nacionais verificam se os fabricantes de veículos instalaram corretamente sistemas de aviso do condutor sobre emissões excedentárias, sistemas de aviso do condutor sobre o baixo nível de reagente e se os veículos podem ser manipulados.

## Capítulo IV

### Papel da Comissão e de terceiros na conformidade em circulação e na fiscalização do mercado

#### *Artigo 13.º*

##### **Aplicação dos requisitos de ensaio à Comissão e a terceiros**

1. A Comissão ou terceiros, em conformidade com o artigo 9.º e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858, podem realizar verificações da conformidade em circulação e controlos de fiscalização do mercado estabelecidos nos quadros 2, 4, 6, 8 e 10 do anexo V para verificar se os veículos, componentes e unidades técnicas cumprem o disposto no presente regulamento.
2. Os fabricantes disponibilizam à Comissão e a terceiros os dados necessários para a realização dessas verificações e controlos, em conformidade com o artigo 9.º, n.º 5, e o artigo 13.º, n.º 10, do Regulamento (UE) 2018/858.

## Capítulo V

### Ensaio e declarações

#### *Artigo 14.º*

##### **Procedimentos e ensaios**

1. Os procedimentos de homologação de emissões incluem ensaios e verificações, bem como a aplicação de todos os procedimentos administrativos e requisitos de documentação especificados no anexo V. No que se refere aos requisitos especificados no anexo V, quando aplicável, o fabricante apresenta uma declaração de conformidade à entidade homologadora.
2. Os fabricantes e as autoridades nacionais realizam ensaios para comprovar a conformidade com os requisitos do artigo 4.º, como especificado no anexo V. A Comissão e terceiros podem também realizar ensaios para comprovar a conformidade com os requisitos do artigo 4.º, como especificado no anexo V.
3. A Comissão adota atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade da produção, a conformidade em circulação e a fiscalização do mercado, para dar resposta aos procedimentos e ensaios para a homologação de emissões, metodologias de ensaio, disposições administrativas, alteração e extensão das homologações de emissões, acesso aos dados, requisitos de documentação e modelos para os seguintes:
  - a) Modelos de veículos M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>;
  - b) Modelos de veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;
  - c) Motores utilizados nos modelos de veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>;
  - d) Sistemas OBM/OBD;
  - e) Sistemas contra a manipulação não autorizada, de segurança e cibersegurança;

- f) Tipos de sistemas de substituição para o controlo da poluição e respetivas peças;
  - g) Tipos de sistemas de travagem e respetivas peças sobresselentes;
  - h) Tipos de pneus no que diz respeito à abrasão dos pneus;
  - i) Outros tipos de componentes e respetivas peças sobresselentes;
  - j) CO<sub>2</sub>, consumo de combustível e de energia, autonomia elétrica e determinação da potência do motor para veículos M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub>, disposições para o OBFCM;
  - k) CO<sub>2</sub>, consumo de combustível e de energia, autonomia sem emissões, autonomia elétrica e determinação da potência do motor para veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, eficiência energética dos reboques O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>, disposições para o OBFCM.
4. A Comissão fica habilitada a adotar atos de execução para todas as fases da homologação de emissões, incluindo a conformidade em circulação, a conformidade da produção e a fiscalização do mercado, a fim de estabelecer o seguinte:
- a) Os métodos de medição das emissões de escape no laboratório e na estrada, incluindo ciclos de ensaio RDE aleatórios e da hipótese mais desfavorável, a utilização de sistemas portáteis de medição das emissões para verificar as emissões em condições reais de condução e as emissões no regime de rotação em vazio;
  - b) Os métodos para determinar as emissões de CO<sub>2</sub>, o consumo de combustível e de energia, a autonomia sem emissões, a autonomia elétrica e a potência do motor de um veículo a motor;
  - c) Os métodos, requisitos e especificações técnicas para os indicadores de mudança de velocidades;
  - d) Os métodos para determinar a eficiência energética dos reboques O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>;
  - e) Os métodos de medição das emissões do cárter;
  - f) Os métodos de medição das emissões por evaporação;
  - g) Os métodos de medição das emissões de partículas dos travões, incluindo métodos para os veículos pesados, as emissões de partículas dos travões em condições reais de condução e a travagem regenerativa;
  - h) Os métodos de medição da abrasão dos pneus para monitorizar as taxas de abrasão dos pneus;
  - i) Os métodos para avaliar a conformidade com os requisitos mínimos de desempenho da durabilidade da bateria;
  - j) O dispositivo OBFCM, sistemas OBD e OBM, incluindo limiares de conformidade, requisitos e ensaios de desempenho, métodos para assegurar o desempenho dos sensores e a comunicação à distância dos dados registados por esses dispositivos e sistemas;
  - k) As características e o desempenho dos sistemas de aviso do condutor e dos métodos de indução e os métodos para avaliar o seu correto funcionamento;
  - l) Os métodos para avaliar o correto funcionamento, a eficácia, a regeneração e a durabilidade dos sistemas de origem e de substituição para controlo da poluição;

- m) Os métodos para assegurar e avaliar as medidas de segurança a que se refere o artigo 4.º, n.º 5, incluindo a metodologia para a análise da vulnerabilidade e a proteção contra a manipulação não autorizada;
- n) Os critérios para a homologação de emissões e a aplicação de regras especiais para pequenos e microfabricantes estabelecidas no artigo 8.º;
- o) Os métodos para avaliar o correto funcionamento de modelos de veículos homologados nos termos das designações referidas no artigo 5.º;
- p) As verificações da conformidade com o disposto no artigo 9.º, n.º 1, e procedimentos de ensaio para veículos construídos em várias fases;
- q) Os requisitos de desempenho para o equipamento de ensaio;
- r) As especificações dos combustíveis de referência para os ensaios;
- s) Os métodos para determinar a ausência de dispositivos manipuladores e estratégias manipuladoras;
- t) Os métodos de medição da abrasão dos pneus;
- u) O formato, os dados e os métodos de comunicação à distância para o EVP;
- v) Os requisitos administrativos e a documentação relativa à homologação de emissões;
- w) As obrigações de comunicação, se for caso disso.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

#### *Artigo 15.º*

#### **Adaptação ao progresso técnico**

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, a fim de alterar o seguinte:
  - a) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio dos veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;
  - b) O anexo III, no que respeita às condições de ensaio, com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7;
  - c) O anexo V, no que respeita à aplicação dos requisitos de ensaio e das declarações, com base no progresso técnico;
  - d) O artigo 5.º, introduzindo opções e designações para os fabricantes com base em tecnologias inovadoras.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados a fim de completar o presente regulamento, em conformidade com o artigo 16.º, para ter em conta o progresso técnico, estabelecendo:
  - a) Limites de emissão de partículas dos travões no anexo I, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);
  - b) Limites de abrasão para os tipos de pneus no anexo I, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);

- c) Requisitos mínimos de desempenho das baterias previstos no anexo II, no que se refere ao trabalho realizado no Fórum Mundial da ONU para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos (WP29);
- d) Multiplicadores de durabilidade no anexo IV com base nos dados recolhidos aquando do ensaio de veículos Euro 7 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e num relatório sobre a durabilidade dos veículos pesados apresentado ao Parlamento Europeu e ao Conselho;
- e) Definições e regras especiais para os pequenos fabricantes de veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, nos termos do artigo 3.º e do artigo 8.º do presente regulamento.

## Capítulo VI — Disposições gerais

### *Artigo 16.º*

#### **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 15.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de... [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente à data de entrada em vigor do presente regulamento*]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no artigo 15.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre 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 nos termos do artigo 15.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

### *Artigo 17.º*

#### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité Técnico para os Veículos a Motor. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 18.º*

**Prestação de informações**

1. Até 1 de setembro de 2030, os Estados-Membros informam a Comissão da aplicação do presente regulamento.
2. Até 1 de setembro de 2031, com base nas informações prestadas em conformidade com o n.º 1, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação sobre a aplicação do presente regulamento.

**Capítulo VI — Disposições finais**

*Artigo 19.º*

**Revogação do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e do Regulamento (CE) n.º 595/2009**

O Regulamento (CE) n.º 715/2007 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de 2025.

O Regulamento (CE) n.º 595/2009 é revogado, com efeitos a partir de 1 de julho de 2027.

As remissões para os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 entendem-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo VI do presente regulamento.

*Artigo 20.º*

**Entrada em vigor e aplicação**

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de 2025 aos veículos M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> e aos componentes e unidades técnicas desses veículos, e a partir de 1 de julho de 2027 aos veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e aos componentes e unidades técnicas desses veículos e aos reboques O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de julho de 2030 aos veículos M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> construídos por pequenos fabricantes.

Não obstante o disposto no n.º 2, o artigo 11.º, n.º 3, é aplicável a partir da entrada em vigor do presente regulamento.

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*

## **FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA**

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA**

#### **1.1. Denominação da proposta/iniciativa**

#### **1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s)**

#### **1.3. A proposta/iniciativa refere-se:**

#### **1.4. Objetivo(s)**

*1.4.1. Objetivo(s) geral(is)*

*1.4.2. Objetivo(s) específico(s)*

*1.4.3. Resultado(s) e impacto esperados*

*1.4.4. Indicadores de desempenho*

#### **1.5. Justificação da proposta/iniciativa**

*1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

*1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da União*

*1.5.3. Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

*1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

*1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

#### **1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa**

#### **1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)**

### **2. MEDIDAS DE GESTÃO**

#### **2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e comunicação de informações**

#### **2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo**

*2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

*2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

*2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos e avaliação dos níveis previstos de risco de erro*

#### **2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades**

### **3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA**

#### **3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)**

### **3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações**

*3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais*

*3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais*

*3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas*

*3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

*3.2.5. Participação de terceiros no financiamento*

### **3.3. Impacto estimado nas receitas**

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009

#### 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s)

Domínio de intervenção: Mercado interno de bens

Ação Climática: Recursos Naturais e Ambiente

#### 1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

a uma nova ação

a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória<sup>57</sup>

à prorrogação de uma ação existente

à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/uma nova ação

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

A proposta visa contribuir para um objetivo geral, que é duplo: 1) assegurar o bom funcionamento do mercado único, estabelecendo regras mais adequadas, eficazes em termos de custos e orientadas para o futuro em matéria de emissões dos veículos; e 2) assegurar um elevado nível de proteção do ambiente e da saúde na UE, reduzindo ainda mais as emissões de poluentes atmosféricos provenientes do transporte rodoviário na direção da poluição zero, tal como exigido pelo Plano de Ação para a Poluição Zero, o mais rapidamente possível.

##### 1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Objetivo específico n.º 1: reduzir a complexidade das atuais normas de emissões Euro para reduzir os custos administrativos e facilitar uma aplicação eficiente;

Objetivo específico n.º 2: estabelecer limites atualizados para todos os poluentes atmosféricos pertinentes;

Objetivo específico n.º 3: melhorar o controlo das emissões em condições reais de condução.

##### 1.4.3. Resultado(s) e impacto esperados

*Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/grupos visados.*

A proposta insere-se no âmbito do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita a um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado para os veículos a motor, os reboques e para os sistemas,

<sup>57</sup> Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos, com vista a harmonizar os requisitos técnicos em matéria de emissões. Nesta perspetiva, é fundamental para o bom funcionamento do mercado único.

A proposta assegurará a melhoria do desempenho das emissões de poluentes dos veículos ligeiros e pesados e trará benefícios para os consumidores em termos de qualidade do ar, contribuindo assim para a redução dos danos para a saúde e o ambiente. A proposta reforçará igualmente o posicionamento tecnológico e a competitividade da cadeia de valor do setor automóvel da UE. Benefícios conexos adicionais são o reforço da confiança dos consumidores no bom desempenho ambiental dos seus veículos. É também de esperar um impacto positivo na melhoria das competências e na requalificação da mão de obra, à medida que se desenvolvem e são cada vez mais utilizadas tecnologias limpas preparadas para o futuro.

#### 1.4.4. *Indicadores de desempenho*

*Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.*

Foram identificados os seguintes indicadores:

1. O número de homologações de emissões ao abrigo da norma Euro 7 por modelo de veículo;
2. Os custos durante a etapa de execução e os custos administrativos por homologação de emissões;
3. A prova de um melhor controlo das emissões em todas as condições de utilização de todos os poluentes regulamentados;
4. Os custos de execução, incluindo custos de infrações e sanções em caso de não conformidade e custos de monitorização;
5. A evolução das emissões ao longo do ciclo de vida dos veículos, comprovada por campanhas de ensaio adequadas e pela monitorização contínua das emissões;
6. O número anual de veículos matriculados e a percentagem de tecnologias do grupo motopropulsor nas estradas da UE, como comunicado pelos Estados-Membros ao Observatório Europeu dos Combustíveis Alternativos;
7. O desenvolvimento anual dos impactos da poluição atmosférica na saúde (ou seja, mortes prematuras relacionadas com a exposição a determinados poluentes), como incluído no relatório anual da AEA sobre a qualidade do ar na Europa;
8. A percentagem anual do transporte rodoviário nas emissões de poluentes de certos poluentes, como comunicada pelos Estados-Membros à AEA ao abrigo da Diretiva Compromissos Nacionais de Redução das Emissões;
9. O número anual de notificações recebidas dos Estados-Membros relativas a obstáculos ao comércio intra-UE de automóveis, furgões e camiões/autocarros causados por prescrições técnicas impostas pelas autoridades nacionais, regionais ou locais (ou seja, proibições de qualquer tipo) no âmbito do procedimento de notificação previsto na Diretiva 2015/153.

## 1.5. Justificação da proposta/iniciativa

### 1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

Todos os veículos, motores ou peças sobresselentes novas M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> a colocar no mercado da UE devem ser homologados nos termos do presente regulamento a partir de 1 de julho de 2025, com exceção dos veículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, para os quais a data de aplicação será 1 de julho de 2027. Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, como, por exemplo, ganhos de coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

Razões para uma ação a nível europeu (*ex ante*)

É necessário dar resposta ao desempenho em matéria de emissões de poluentes e à qualidade do ar, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado único.

Com efeito, a qualidade do ar e o desempenho em matéria de emissões de poluentes constituem um problema transfronteiriço, que não pode ser resolvido apenas através de medidas nacionais ou locais. A coordenação da redução das emissões e da melhoria do desempenho em matéria de emissões deve ser efetuada a nível europeu, sendo a ação da UE justificada pelo princípio da subsidiariedade. Embora as iniciativas a nível nacional, regional e local possam criar sinergias, por si só não serão suficientes. A ausência de ação coordenada a nível da UE, na forma de um reforço das normas em matéria de emissões de poluentes, traduzir-se-ia num risco de fragmentação do mercado em resultado da diversidade de regimes nacionais e das diferenças entre os níveis de ambição e os parâmetros de conceção.

Valor acrescentado esperado da intervenção da UE (*ex post*)

Por si só, cada Estado-Membro representaria também um mercado demasiado pequeno para alcançar o mesmo nível de resultados, pelo que é necessária uma abordagem à escala da UE para impulsionar mudanças a nível do setor e criar economias de escala.

### 1.5.2. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

A proposta baseia-se na legislação em vigor que, ao longo das últimas décadas, assegurou reduções contínuas das emissões poluentes e a melhoria do desempenho em matéria de emissões dos veículos e motores na União.

### 1.5.3. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

A presente proposta é compatível com os objetivos do NextGenerationEU e do quadro financeiro plurianual para 2021-2027, que contribuirão para concretizar a dupla transição ecológica e digital a que a Europa aspira. A combinação destes quadros permitirá dar resposta à crise económica e acelerar a transição para uma economia limpa e sustentável, ao associar requisitos ambientais e de qualidade do ar mais rigorosos e o crescimento económico.

*1.5.4. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos das DG afetados à ação (ou seja, DG GROW com o apoio da DG CLIMA) e/ou reafetados internamente a nível das DG. Caso sejam necessárias dotações adicionais, estas podem ser atribuídas às DG pertinentes no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

## 1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

### duração limitada

- válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA a AAAA para as dotações de pagamento.

### duração ilimitada

- aplicação com um período de arranque progressivo a partir de 2025,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

## 1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)<sup>58</sup>

### Gestão direta pela Comissão:

- por parte dos seus serviços, incluindo do seu pessoal nas delegações da União;
- pelas agências de execução

### Gestão partilhada com os Estados-Membros

### Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
  - em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
  - no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
  - nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
  - em organismos de direito público;
  - em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
  - em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
  - em pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

## Observações

A Comissão tenciona assegurar a execução das medidas em causa através de uma gestão centralizada direta pelos seus próprios serviços, em especial através do JRC, para o apoio técnico e científico necessário ao desenvolvimento de regulamentos de execução e à realização da fiscalização do mercado, tal como já previsto no Regulamento (CE) n.º 2018/858. A parte da fiscalização do mercado já está regulamentada através de disposições administrativas adequadas previstas e explicadas no Regulamento (CE) n.º 2018/858, enquanto que para os trabalhos relativos aos regulamentos de execução está prevista uma disposição administrativa separada.

<sup>58</sup> As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

## **2. MEDIDAS DE GESTÃO**

### **2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e comunicação de informações**

*Especificar a periodicidade e as condições.*

A fim de monitorizar a eficácia dos requisitos reforçados de redução das emissões propostos, é necessário recolher uma grande quantidade de dados de diferentes fontes possíveis, nomeadamente dos Estados-Membros, dos fabricantes de automóveis e das entidades homologadoras nacionais.

O Comité Técnico para os Veículos a Motor (CTVM) e o fórum criado ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/858 serão as plataformas para debater regularmente questões relacionadas com a implementação da Euro 7.

Os Estados-Membros terão de apresentar à Comissão um relatório sobre as sanções que aplicaram em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858.

Até 2030, os Estados-Membros informam a Comissão sobre a aplicação dos procedimentos de homologação previstos no presente regulamento. Com base nestas informações, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação do novo regulamento.

### **2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo**

#### *2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A proposta é executada no âmbito dos programas a favor do mercado único e da ação climática.

As modalidades de gestão, mecanismos de execução do financiamento, modalidades de pagamento e as estratégias de controlo são abrangidas por estes programas.

#### *2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

A presente proposta é executada no âmbito dos programas a favor do mercado único e da ação climática. Os controlos/riscos e as medidas de atenuação são abrangidos pelo atual quadro de controlo interno.

#### *2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Esta iniciativa não implica novos controlos/riscos significativos não abrangidos pelo quadro de controlo interno existente. Não estão previstas medidas específicas além da aplicação do Regulamento Financeiro.

### **2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades**

*Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.*

Além da aplicação do Regulamento Financeiro para prevenir fraudes e irregularidades, os requisitos reforçados das normas em matéria de emissões previstos na presente proposta serão acompanhados de uma melhor monitorização das emissões durante o ciclo de vida de um veículo.

### 3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

#### 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

*Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.*

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número Rubrica 1	DD/DN D <sup>59</sup> .	dos países EFTA <sup>60</sup>	dos países candidatos <sup>61</sup>	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
<b>1</b>	[03 02 01 01] Programa a favor do Mercado Único (PMU) – Funcionamento e desenvolvimento do mercado interno dos produtos e serviços	DD	SIM	NÃO	NÃO	NÃO
<b>3</b>	[09 02 03] Recursos Naturais e o Ambiente	DD	SIM	NÃO	NÃO	NÃO

<sup>59</sup> DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

<sup>60</sup> EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

<sup>61</sup> Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

### 3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

#### 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica plurianual	do quadro financeiro	Número	1.
--------------------	----------------------	--------	----

DG: GROW			Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Total dos anos 2022-2025	Anos seguintes
○ Dotações operacionais								
Rubrica orçamental: 03.020101 <sup>62</sup>	Autorizações	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Pagamentos	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)						
	Pagamentos	(2b)						
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos <sup>63</sup>								
Rubrica orçamental		(3)						
<b>TOTAL das dotações para a DG GROW</b>	Autorizações	=1a+1b+3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,630	1,030	0,600		2,260	

<sup>62</sup> De acordo com a nomenclatura orçamental oficial.

<sup>63</sup> Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

○ TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Pagamentos	(5)	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	
○ TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)						
<b>TOTAL das dotações da RUBRICA 1</b> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,300</b>
	Pagamentos	=5+ 6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

○ TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)						
	Pagamentos	(5)						
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)						
<b>TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6</b> do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6	1,230	1,030			<b>2,260</b>	<b>0,200</b>
	Pagamentos	=5+ 6	0,630	1,030	0,600		<b>2,260</b>	

<b>Rubrica do quadro financeiro plurianual</b>	<b>7</b>	«Despesas de natureza administrativa»
--	----------	---------------------------------------

Esta secção deve ser preenchida com «dados orçamentais de natureza administrativa» a inserir em primeiro lugar no [anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo V das regras internas), que é carregado no DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	TOTAL
DG: GROW						
○ Recursos humanos		1,498	1,498	1,256	1,256	<b>5,508</b>
○ Outras despesas de natureza administrativa		0,090	0,090	0,090	0,040	<b>0,310</b>
<b>TOTAL DA DG GROW</b>		1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>	<b>1,970</b>

<b>TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>	(Total das autorizações = Total dos pagamentos)	1,588	1,588	1,346	1,296	<b>5,818</b>
--	---	-------	-------	-------	-------	--------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	TOTAL
<b>TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual</b>	Autorizações	2,818	2,618	1,346	1,296	<b>8,078</b>
	Pagamentos	2,218	2,618	1,946	1,296	<b>8,078</b>

### 3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações  ↓			Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)										TOTAL			
	REALIZAÇÕES																			
	Tipo <sup>64</sup>	Custo médio	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	Não	Custo	N.º Total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1...																				
— Realização																				
Subtotal do objetivo específico n.º 1																				
<b>TOTAIS</b>																				

<sup>64</sup> As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

### 3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:
- Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTA L
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--	-----------

–

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Outras despesas de natureza administrativa	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
<b>Subtotal da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>	<b>1,824</b>	<b>2,059</b>	<b>1,817</b>	<b>1,767</b>				<b>7,467</b>

Com exclusão da RUBRICA 7 <sup>65</sup> do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
<b>Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual</b>								

<b>TOTAL</b>	<b>1,824</b>	<b>2,059</b>	<b>1,817</b>	<b>1,767</b>				<b>7,467</b>
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--	--	--	--------------

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e / ou reafetadas na DG e, se necessário, pelas eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

<sup>65</sup> Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

### 3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos para a DG GROW e DG CLIMA

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

	Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Anos seguintes		
<b>○ Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>							
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (nas delegações)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
<b>○ Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)<sup>66</sup></b>							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)							
<b>TOTAL</b>	<b>11,5</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>	<b>6,5</b>

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Negociação do regulamento, elaboração de atos delegados e de execução, organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão e atualização de acordo com a evolução técnica
Pessoal externo	Realização de análises e prestação de apoio e contributo técnico para a organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão e atualização de acordo com a evolução técnica

<sup>66</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

### 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta/iniciativa:

- pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no âmbito da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

O financiamento pertinente já tinha sido previsto para 2022 e será inscrito no montante planeado também afetado para 2023. É necessária a reafetação interna de pessoal para as tarefas pertinentes previstas nos regulamentos Euro 6/VI.

- requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes, bem como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- requer uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

### 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta/iniciativa:

- não prevê o cofinanciamento por terceiros
- prevê o cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

### 3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
  - nos recursos próprios
  - noutras receitas
  - indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa <sup>67</sup>				
		Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024	Ano 2025	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)
Artigo .....						

<sup>67</sup> No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas têm de ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.

**ANEXO**  
**da FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA**

Denominação da proposta/iniciativa:

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação de veículos a motor e motores no que respeita às emissões dos veículos a motor (Euro 7) e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009

3. NÚMERO e CUSTO dos RECURSOS HUMANOS CONSIDERADOS NECESSÁRIOS
4. CUSTO de OUTRAS DESPESAS DE NATUREZA ADMINISTRATIVA
5. TOTAL DOS CUSTOS ADMINISTRATIVOS
6. MÉTODOS de CÁLCULO UTILIZADOS para ESTIMAR os CUSTOS
- 6.1. Recursos humanos
- 6.2. Outras despesas de natureza administrativa

7. Custo dos recursos humanos considerados necessários para a DG GROW e a DG CLIMA

A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAL	
		ETC	Dotações	ETC	Dotações												
<b>○ Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>																	
20 01 02 01 — Sede e gabinetes de representação	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	<b>10,048</b>
	AST																
20 01 02 03 — Delegações da União	AD																
	AST																
<b>○ Pessoal externo<sup>68</sup></b>																	
20 02 01 e 20 02 02 — Pessoal externo — Sede e gabinetes de representação	AC	1	0,085	1	0,085											2	<b>0,170</b>
	PND																
	TT																
20 02 03 — Pessoal externo — Delegações da União	AC																
	AL																
	PND																

<sup>68</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

	TT																
	JPD																
Outras rubricas orçamentais relacionadas com RH (especificar)																	
<b>Subtotal RH – RUBRICA 7</b>		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		TOTAL	
	ETC	Dotações	ETC	Dotações	ETC	Dotações	ETC	Dotações	ETC	Dotações	ETC	Dotações	ETC	Dotações	ETC	Dotações
<b>○ Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)</b>																
01 01 01 01 Investigação indireta <sup>69</sup>	AD															
01 01 01 11 Investigação direta	AST															
Outros (especificar)																
<b>○ Pessoal externo<sup>70</sup></b>																
Pessoal	— na sede	AC														

<sup>69</sup> Escolher a rubrica orçamental pertinente, ou especificar outra se necessário; caso estejam em causa outras rubricas orçamentais, deve diferenciar-se o pessoal por rubrica orçamental.

<sup>70</sup> AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»)		PND																	
		TT																	
	— nas delegações da União	AC																	
		AL																	
		PND																	
		TT																	
		JPD																	
01 01 01 02 Investigação indireta	AC																		
01 01 01 12 Investigação direta	PND																		
Outros (especificar) <sup>71</sup>	TT																		
Outras rubricas orçamentais relacionadas com RH (especificar)																			
<b>Subtotal RH – Com exclusão da RUBRICA 7</b>																			
<b>Total RH (todas as rubricas do QFP)</b>		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	<b>10,218</b>		

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

<sup>71</sup> Escolher a rubrica orçamental pertinente, ou especificar outra se necessário; caso estejam em causa outras rubricas orçamentais, deve diferenciar-se o pessoal por rubrica orçamental.

8. Custos de outras despesas de natureza administrativa para a DG GROW e a DG CLIMA

A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa

A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações administrativas, tal como explicitado seguidamente:

*Em milhões de EUR (três casas decimais)*

<b>RUBRICA 7</b> do quadro financeiro plurianual	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
<b>Na sede ou no território da UE:</b>								
20 02 06 01 — Despesas de deslocação em serviço e de representação	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,280</b>
20 02 06 02 — Despesas relativas a conferências e reuniões								
20 02 06 03 — Comitês <sup>72</sup>	0,050	0,050	0,050					<b>0,150</b>
20 02 06 04 — Estudos e consultas								
20 04 — Despesas em TI (empresas) <sup>73</sup>								
Outras rubricas orçamentais não relacionadas com RH ( <i>especificar quando necessário</i> )								
<b>Nas delegações da União</b>								
20 02 07 01 — Deslocações relativas a deslocações em								

<sup>72</sup> Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.

<sup>73</sup> É necessário parecer da DG DIGIT — Equipa de Investimentos TI [consultar as Orientações sobre o financiamento das TI, C(2020) 6126 final, de 10.9.2020, p. 7].

serviço, conferências e representação								
20 02 07 02 — Aperfeiçoamento profissional do pessoal								
20 03 05 — Infraestruturas e logística								
Outras rubricas orçamentais não relacionadas com RH (especificar quando necessário)								
<b>Subtotal Outras – RUBRICA 7</b> do quadro financeiro plurianual	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

*Em milhões de EUR (três casas decimais)*

<b>Com exclusão da RUBRICA 7</b> do quadro financeiro plurianual	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Despesas de assistência técnica e administrativa ( <u>não incluindo</u> o pessoal externo) a partir de dotações operacionais (antigas rubricas «BA»):								
— na sede								
— nas delegações da União								
Outras despesas de gestão no domínio da investigação								
Despesas de política de TI em programas operacionais <sup>74</sup>								
Despesas de TI das empresas em programas operacionais <sup>75</sup>								

<sup>74</sup> É necessário parecer da DG DIGIT — Equipa de Investimentos TI [consultar as Orientações sobre o financiamento das TI, C(2020) 6126 final, de 10.9.2020, p. 7].

Outras rubricas orçamentais não relacionadas com RH (especificar quando necessário)								
<b>Subtotal Outras – Com exclusão da RUBRICA 7</b> do quadro financeiro plurianual								
<b>Total Outras despesas administrativas (todas as rubricas do QFP)</b>	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>

---

<sup>75</sup> Este ponto inclui sistemas administrativos locais e contribuições para o cofinanciamento de sistemas de TI institucionais [consultar as Orientações sobre o financiamento das TI, C(2020) 6126 final, de 10.9.2020].

9. Total dos custos administrativos para a DG GROW e a DG CLIMA (todas as rubricas do QFP)

*Em milhões de EUR (três casas decimais)*

<b>Resumo</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Total</b>
Rubrica 7 — Recursos humanos	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	<b>10,218</b>
Rubrica 7 — Outras despesas de natureza administrativa	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	<b>0,430</b>
<b>Subtotal RUBRICA 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10,648</b>
Com exclusão da Rubrica 7 — Recursos humanos								
Com exclusão da Rubrica 7 — Outras despesas de natureza administrativa								
<b>Subtotal Outras rubricas</b>								
<b>TOTAL RUBRICA 7 e com exclusão da RUBRICA 7</b>	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	<b>10,648</b>

As dotações administrativas necessárias serão cobertas por dotações já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas, complementadas, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

10. Métodos de cálculo utilizados para estimar os custos

10.1. Recursos humanos

*Esta parte define o método de cálculo utilizado para estimar os recursos humanos considerados necessários [carga de trabalho prevista, incluindo funções específicas (perfis do Sysper 2), categorias de pessoal e custos médios correspondentes]*

<b>RUBRICA 7</b> do quadro financeiro plurianual
N.B.: Os custos médios por categoria de pessoal na sede estão disponíveis na BudgWeb: <a href="https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx">https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx</a>
<input type="radio"/> <b>Funcionários e agentes temporários</b> 10,5 ETC em 2022 para a elaboração de atos delegados e de execução, organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão, comunicação de informações e atualização 12 ETC em 2023 para a elaboração de atos delegados e de execução, organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão, comunicação de informações e atualização 11 ETC em 2024-2025 para o acompanhamento dos atos delegados e de execução, organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão, comunicação de informações e atualização 6,5 ETC em 2026-2028 para o acompanhamento dos atos delegados e de execução, organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão, comunicação de informações e atualização
<input type="radio"/> <b>Pessoal externo</b> 1 ETC em 2022-2023 para apoiar a elaboração de atos delegados e de execução, organização e supervisão da fiscalização do mercado no que se refere às emissões, revisão, comunicação de informações e atualização

**Com exclusão da RUBRICA 7** do quadro financeiro plurianual

Apenas os postos financiados pelo orçamento dedicado à investigação

Pessoal externo

10.2. Outras despesas de natureza administrativa

*Especificar detalhadamente os métodos de cálculo utilizados para cada rubrica orçamental,  
em especial as estimativas de base (nomeadamente, número de reuniões por ano, custos médios, etc.)*

**RUBRICA 7** do quadro financeiro plurianual

Cerca de 12 missões nos Estados-Membros em 2022-2028

Cerca de 3 dias de reunião por ano no período de 2022-2024 (reuniões do CTVM e do Fórum)

**Com exclusão da RUBRICA 7** do quadro financeiro plurianual