

Bruxelas, 19 de dezembro de 2025
(OR. en)

17050/25

**Dossiê interinstitucional:
2025/0422 (COD)**

**SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	17 de dezembro de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2025) 993 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera os Regulamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 e (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à simplificação dos requisitos técnicos e procedimentos de ensaio para veículos a motor e que revoga a Diretiva 70/157/CEE do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 993 final.

Anexo: COM(2025) 993 final



Estrasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera os Regulamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 e (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à simplificação dos requisitos técnicos e procedimentos de ensaio para veículos a motor e que revoga a Diretiva 70/157/CEE do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

{SWD(2025) 1056 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A cadeia de valor do setor automóvel constitui um pilar da economia da UE, representando 589,3 mil milhões de euros e 3,7 % do valor acrescentado total do PIB europeu, e sendo responsável pelo emprego direto de 10,6 milhões de europeus¹.

Num ambiente comercial cada vez mais imprevisível, preservar uma indústria automóvel sólida e competitiva é essencial para salvaguardar a autonomia estratégica e a posição económica mundial da UE.

A análise apresentada pelos relatórios de alto nível de Enrico Letta e Mario Draghi² colocam entre as principais prioridades a redução dos encargos regulamentares e a simplificação da legislação da UE. Embora o quadro regulamentar existente proporcione previsibilidade e contribua para alcançar os nossos objetivos comuns de política pública, não deve, porém, impor encargos e custos indevidos à indústria. Os representantes da indústria automóvel da UE salientaram recentemente que, entre o presente momento e 2030, os fabricantes europeus de veículos têm de cumprir um elevado número de legislações³, o que, em certos casos, resulta em custos de investigação e desenvolvimento de até 25 %⁴.

Nas suas orientações políticas para a Comissão Europeia 2024-2029⁵, a presidente Ursula von der Leyen apresentou uma visão centrada na prosperidade sustentável e no reforço da competitividade em toda a Europa, salientando a necessidade de tornar a atividade empresarial mais rápida e mais fácil. Esta visão foi delineada em maior pormenor com a adoção da Bússola para a Competitividade, em janeiro de 2025⁶, seguida do Pacto da Indústria Limpa em fevereiro de 2025⁷ e da Comunicação intitulada «Uma Europa mais simples e mais rápida» sobre simplificação e execução⁸. Um quadro regulamentar simplificado, com redução dos encargos administrativos, foi mencionado como um dos pilares fundamentais deste novo roteiro para a competitividade.

¹ Valores com base nos dados FIGARO do Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Relatório Draghi sobre o Futuro da Competitividade Europeia https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt.

³ Proposta da ACEA para um quadro regulamentar simplificado <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Documento de orientação da ACEA relativo a um quadro regulamentar da UE para a descarbonização do transporte rodoviário <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Orientações políticas para 2024-2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_pt.

⁶ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Uma Bússola para a Competitividade da UE, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Pacto da Indústria Limpa: um roteiro comum para a descarbonização e a competitividade, COM(2025) 85 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Uma Europa mais simples e mais rápida: comunicação sobre simplificação e execução, COM(2025) 47 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

Em consonância com este programa de simplificação, o Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu⁹, adotado em março de 2025, referiu que a Comissão, em consulta com as partes interessadas, desenvolveria um pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel, melhorando a coerência e a compatibilidade entre os diferentes requisitos regulamentares. Anunciou ainda a intenção da Comissão de conceder tempo suficiente, sempre que apresentar novas propostas legislativas, para que a indústria reflita estes novos requisitos regulamentares aplicáveis aos veículos automóveis no processo de desenvolvimento dos produtos. Este programa de simplificação é especialmente importante tendo em conta a crescente complexidade dos desenvolvimentos e arquiteturas dos veículos, incluindo *software*, modelos de IA e aumento da autonomia.

Na sequência dos compromissos acima referidos, o pacote *omnibus* relativo ao setor automóvel simplificará e agilizará determinadas disposições e procedimentos dos seguintes atos, a fim de alcançar os seguintes objetivos específicos:

- Eliminar os obstáculos regulamentares à adoção de veículos comerciais ligeiros elétricos

Os veículos comerciais ligeiros elétricos são mais pesados devido ao peso da sua bateria. Apesar de terem a mesma carga útil e os mesmos casos de utilização que um veículo comercial ligeiro com um motor de combustão interna com uma massa máxima autorizada inferior a 3,5 toneladas, são abrangidos pelo âmbito de aplicação das regras relativas aos tempos de condução e em matéria de repouso, que exigem a instalação e a utilização do tacógrafo no caso de veículos comerciais com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, bem como o requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade. Estes requisitos tornam esses veículos comerciais ligeiros elétricos com uma massa superior a 3,5 toneladas menos atrativos para os clientes, muitos dos quais são PME e microempresas, devido aos custos associados à instalação e utilização de um tacógrafo¹⁰ e de um dispositivo de limitação de velocidade. Esses encargos adicionais prejudicam a adoção de furgões elétricos em comparação com furgões semelhantes com motores de combustão, o que, consequentemente, pode também resultar em maiores dificuldades para os fabricantes de veículos em alcançar os objetivos de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros.

Esta questão foi igualmente reconhecida e tida em conta na recente revisão da diretiva relativa à carta de condução da UE¹¹, segundo a qual uma carta de condução da categoria B será válida dois anos após ter sido emitida pela primeira vez no caso de veículos com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas mas não superior a 4,25 toneladas.

Regulamento (CE) n.º 561/2006¹²: este regulamento estabelece regras relativas aos tempos de condução, às pausas e aos períodos de repouso dos condutores de veículos afetos ao

⁹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu, COM(2025) 95 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ O tacógrafo é o dispositivo que regista os tempos de condução, as pausas e os períodos de repouso, bem como os períodos de outro trabalho e de disponibilidade dos condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias ou de passageiros.

¹¹ Diretiva (UE) 2025/2205 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2025, relativa às cartas de condução, que altera o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão (JO L, 2025/2205, 5.11.2025 <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes

transporte rodoviário de mercadorias, bem como dos condutores afetos ao transporte rodoviário de passageiros, com o objetivo de assegurar uma concorrência leal entre os transportadores rodoviários, melhorar as condições de trabalho dos condutores e contribuir para a segurança rodoviária. O principal dispositivo utilizado para controlar os tempos de condução e os períodos de repouso é o tacógrafo. A instalação, a construção e a utilização do tacógrafo regem-se pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014¹³.

Regulamento (UE) n.º 2019/2144¹⁴: também conhecido como regulamento geral sobre a segurança, este regulamento estabelece requisitos da UE em matéria de segurança dos veículos para a homologação de veículos, incluindo requisitos que abordam preocupações específicas dos utentes da estrada vulneráveis, como os peões e os ciclistas. Inclui ainda o requisito de os veículos N2¹⁵ estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.

- Redução dos custos de ajustamento relacionados com os ensaios de emissões Euro 7

O Regulamento (UE) 2024/1257 (Regulamento Euro 7)¹⁶ estabelece, no artigo 14.º, n.º 7, que os métodos de medição das emissões poluentes devem refletir os métodos previstos no Regulamento (UE) 2017/1151¹⁷ (ou seja, a norma Euro 6). Contudo, embora tenham sido

rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/por>).

¹³ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/por>).

¹⁴ 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 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/por>).

¹⁵ De acordo com a definição que consta do Regulamento (UE) 2018/858, no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii): veículos a motor com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, mas não superior a 12 toneladas.

¹⁶ Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, 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), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/por>).

¹⁷ Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento

estabelecidos limites de emissões específicos — significativamente mais elevados — na norma Euro 6 no caso de um ensaio laboratorial a baixas temperaturas, o Regulamento Euro 7 não contém limites de emissões específicos para esse procedimento de ensaio específico. O requisito de cumprir os limites de emissões gerais no âmbito desse ensaio laboratorial a baixas temperaturas é contrário à intenção do artigo 14.º, n.º 7, e aumentaria os encargos regulamentares para os fabricantes de veículos e para as autoridades de homologação nacionais sem quaisquer benefícios em termos de desempenho ambiental.

Além disso, o anexo V do Regulamento Euro 7 exige, para a homologação de motores de veículos pesados, a realização de ensaios por modelo de veículo. Este requisito introduzirá encargos administrativos e regulamentares desnecessários, uma vez que multiplica os ensaios sem proporcionar benefícios ambientais adicionais. Esta abordagem não está em consonância com a intenção dos legisladores de reforçar os limites das emissões para veículos pesados, mantendo os métodos de ensaio consagrados no Regulamento Euro 6.

Por último, o Regulamento Euro 7 não especifica os métodos de tratamento dos dados provenientes de sistemas de monitorização a bordo (SMB) e de dispositivos de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo presentes nos veículos Euro 7, o que poderia conduzir a abordagens não harmonizadas e ineficientes que aumentariam os custos para os fabricantes de veículos e para as autoridades.

Regulamento (UE) n.º 2024/1257: também conhecido como Euro 7, este regulamento tem por objeto a homologação de veículos, motores e sistemas e componentes conexos no que diz respeito às suas emissões e à durabilidade das baterias. Introduce também medidas para a monitorização a bordo das emissões, do desempenho da bateria e do desempenho em matéria de emissões ao longo do ciclo de vida de um veículo.

- Melhorar a coerência e evitar a fragmentação do mercado (ruído; interoperabilidade dos veículos com a rede e infraestrutura de carregamento)

O Regulamento (UE) n.º 540/2014¹⁸ estabelece valores-limite obrigatórios a respeito do ruído para diferentes categorias de veículos e o desenvolvimento de sistemas de aviso sonoro de veículo para veículos elétricos. Paralelamente, o regulamento da UE relativo à homologação de veículos a motor reconhece, como alternativa, a conformidade com os regulamentos da ONU em matéria de ruído e sistemas de aviso sonoro de veículo. Uma vez que o Regulamento (UE) n.º 540/2014 não inclui um mecanismo de atualização dos requisitos em consonância com os desenvolvimentos ao nível da ONU, esta situação conduziu a um conjunto paralelo de regras para obter a homologação de veículos a motor, com potenciais lacunas e incoerências para a indústria automóvel e para as autoridades nacionais de homologação e de fiscalização do mercado.

Regulamento (UE) n.º 540/2014: O Regulamento (UE) n.º 540/2014 visa reduzir as principais fontes de ruído causadas pelos veículos a motor. O regulamento fixa valores-limite de ruído para as diferentes categorias de veículos, estabelece regras em matéria de rotulagem

(UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175, 7.7.2017, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/por>).

¹⁸ Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE (JO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/por>).

e de informação dos consumidores, bem como o desenvolvimento de sistemas de aviso sonoro de veículo para os veículos elétricos.

Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que a penetração dos veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade — ao nível da UE — para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão atualmente a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (CLC [código relativo à ligação do consumo] 2.0 — Regulamento (UE) 2016/1388¹⁹ e CRG [código relativo a requisitos aplicáveis aos geradores] 2.0 — Regulamento (UE) 2016/631²⁰) Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços de veículo para a rede (V2G, do inglês *vehicle-to-grid*), estes veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por estas razões, deve ser conferida uma habilitação à Comissão no âmbito do Regulamento (UE) 2018/858²¹.

Regulamento (UE) 2018/858: é o quadro geral que estabelece regras ao nível da UE em matéria de requisitos e procedimentos técnicos para garantir que os novos modelos de veículos a motor e seus reboques cumprem os requisitos aprovados pela UE em matéria de segurança e proteção do ambiente. Visa aumentar o nível de qualidade e a independência da homologação de veículos.

- Acelerar a adoção de pequenos veículos elétricos a preços acessíveis

Atualmente, há falta de pequenos veículos elétricos a preços acessíveis no mercado europeu. Os segmentos A e B perderam um volume de vendas combinado de 1,6 milhões em comparação com 2019 e, em 2024, 70 % das vendas de VEB novos foram automóveis de grandes dimensões (segmentos E e F) e SUV²². Esta situação é acompanhada de uma tendência geral de aumento dos preços dos veículos em toda a UE, colocando progressivamente fora do alcance de muitos agregados familiares da classe média o acesso à propriedade individual de veículos. Como tal, em setembro de 2025, a presidente da Comissão anunciou uma iniciativa para pequenos automóveis a preços acessíveis destinada a

¹⁹ Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por>).

²⁰ Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ 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 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² Os «segmentos» de veículos referem-se a classes informais de dimensão habitualmente utilizadas no mercado europeu. Segmento A: veículos muito pequenos (por exemplo, cidadãos muito pequenos). Segmento B: veículos pequenos/utilitários. Segmento C: veículos de classe média inferior/compactos. Segmento D: veículos de classe média superior/de médio porte. Segmento E: veículos de classe superior/executivos. Segmento F: veículos de luxo/topo de gama. Estas categorias representam convenções descritivas e não classes legalmente definidas.

incentivar o mercado de pequenos veículos elétricos. Para o efeito, são necessárias medidas regulamentares específicas. A Comissão esforçar-se-á por manter os novos requisitos inalterados por um período de dez anos e proporá incentivos específicos para as normas de emissões de CO₂ dos pequenos veículos elétricos. A iniciativa pode também conduzir a incentivos fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados) compatíveis com as regras em matéria de auxílios estatais, se aplicável. Para o efeito, é necessário acrescentar uma definição de pequeno automóvel elétrico na legislação aplicável aos veículos a motor que possa ser utilizada para medidas específicas na legislação da UE e pelos Estados-Membros. Tal proporcionaria simplificação para as empresas, reforçando a justificação económica para produzir pequenos automóveis elétricos a preços acessíveis de forma rentável na Europa e reduzir o preço para os consumidores.

A presente proposta constitui apenas um primeiro passo para concretizar o programa de simplificação para a indústria automóvel europeia. Inclui apenas um número limitado de medidas de simplificação específicas, mas eficazes. No contexto da simplificação, as partes interessadas levantaram outras questões relativas à simplificação do quadro regulamentar para a indústria automóvel que não são abordadas no presente pacote *Omnibus*, mas que serão tidas em conta no futuro desenvolvimento e aplicação da legislação aplicável aos veículos a motor. No âmbito das consultas com as partes interessadas, a Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA) citou cerca de 130 futuros atos legislativos que afetam a indústria automóvel.⁽²³⁾

Contudo, esta lista da ACEA inclui quase 70 atualizações dos regulamentos da ONU, que não são todas obrigatórias na legislação da UE neste momento. Destas, a Comissão Europeia identificou cerca de 40 alterações dos regulamentos existentes da ONU ou de novos regulamentos da ONU que a Comissão adiará ou não adotará na UE.

Além disso, o programa de simplificação basear-se-á nos seguintes princípios gerais:

Agrupamento dos requisitos regulamentares em lotes

A Comissão poderia agrupar novos requisitos regulamentares específicos para os veículos a motor ao estabelecer datas de aplicação obrigatórias no direito derivado — salvo se o legislador tiver estabelecido uma data diferente no ato jurídico. Seria fixada uma única «data de conformidade para o setor automóvel», facilitando desse modo o cumprimento da regulamentação por parte das empresas.

Mais ainda, a Comissão assegurará, na medida do legalmente possível, que, em relação à legislação não específica do setor automóvel, seja criado um mecanismo para garantir que os requisitos aplicáveis ao setor automóvel entrem em vigor na «data de conformidade para o setor automóvel».

Assegurar tempo suficiente para a indústria

²³ Regulamento REACH; Regulamento relativo à Classificação, Rotulagem e Embalagem de Substâncias e Misturas; Regulamentos relativos aos poluentes orgânicos persistentes; Regulamento Baterias; Diretiva Energias Renováveis; Regulamento dos Dados; Regulamento relativo aos gases fluorados com efeito de estufa; Diretiva relativa à restrição do uso de substâncias perigosas; Regulamento Matérias-Primas Críticas; Regulamento relativo aos produtos sustentáveis; Diretiva Equipamento de Rádio; Diretiva Baixa Tensão; Diretiva Compatibilidade Eletromagnética; Diretiva relativa aos artigos de pirotecnia; Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos; Regulamento da Inteligência Artificial; Regulamento Fiscalização do Mercado; Diretiva Equipamentos sob Pressão; Diretiva relativa a recipientes sob pressão; Diretiva Equipamentos sob Pressão Transportáveis; Diretiva Sistemas de Transporte Inteligentes; Código de rede das ligações de rede; Regulamento de Ciber-Resiliência; Regulamento Máquinas; Diretiva relativa à inspeção técnica dos veículos a motor.

No Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE, a Comissão comprometeu-se a conceder, ao apresentar propostas legislativas, tempo suficiente para que a indústria reflita esses novos requisitos regulamentares no processo de desenvolvimento de produtos. Trata-se de um princípio geral que a Comissão está disposta a respeitar, mas que não pode ser transformado num requisito jurídico ao abrigo de um ato legislativo *Omnibus*.

Âmbito de aplicação dos novos requisitos regulamentares

Na legislação específica dos veículos a motor, existe sempre uma data de aplicação diferente para novos modelos de veículos e para todos os novos veículos (ou seja, para os modelos de veículos existentes), a fim de ter em conta a necessidade de reformulação. Em certos casos, como no Regulamento eCall, só foram estabelecidos requisitos para novos modelos de veículos. A decisão de não regulamentar os modelos de veículos existentes deve ser tomada caso a caso, tendo em conta quer os custos de reformulação dos modelos de veículos existentes, que podem ter um impacto elevado nos automóveis pequenos com margens mais baixas, quer os benefícios dos novos requisitos regulamentares.

Simplificação do quadro de homologação

Com o ritmo crescente da inovação na indústria, em especial as tendências em matéria de condução automatizada e de atualizações de *software*, é conveniente avaliar o potencial de simplificação do quadro de homologação da UE para os veículos a motor. A complexidade regulamentar pode constituir uma limitação para os fabricantes da UE em relação à concorrência mundial com os fabricantes de outras jurisdições.

Em 2026, a Comissão procederá a uma avaliação do regulamento relativo ao quadro de homologação de veículos a motor, o Regulamento (UE) 2018/858. Deste modo, será possível avaliar o potencial de redução dos custos da indústria automóvel com ensaios e comunicação de informações. A análise preliminar realizada pelos serviços da Comissão identificou o potencial de redução do número de ensaios laboratoriais durante a homologação através da utilização de mais ensaios virtuais e de práticas de avaliação dos riscos para avaliar a melhor forma de combinar os ensaios *ex ante* com a monitorização durante a utilização (conforme já aplicado no Regulamento Euro 7, em que os ensaios *ex ante* mais leves são complementados pela monitorização a bordo do desempenho em matéria de emissões).

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

A proposta faz parte de um pacote de medidas relativas à competitividade da indústria automóvel europeia. Visa reduzir os custos administrativos e de ajustamento para as indústrias para assegurar o bom funcionamento do mercado único dos veículos a motor, mantendo simultaneamente o elevado nível de segurança e de desempenho ambiental estabelecido no quadro regulamentar.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente iniciativa contribui para a simplificação do quadro regulamentar aplicável à indústria automóvel, conforme anunciado no **Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu**. Faz parte de um pacote automóvel, juntamente com a revisão do desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis e dos furgões, a comunicação «Descarbonizar as Frotas Empresariais» e a Estratégia de Estímulo às Baterias, a fim de impulsionar a competitividade da indústria automóvel da UE na transição para uma mobilidade sem emissões.

Em consonância com o plano de ação, a presente iniciativa melhora a coerência e a consistência entre os diferentes requisitos regulamentares. Implementa os objetivos do programa de simplificação e da Estratégia para o Mercado Único para a indústria automóvel. As medidas de simplificação não afetam os objetivos políticos subjacentes aos regulamentos pertinentes. As medidas contribuem para a descarbonização da indústria automóvel através da eliminação dos obstáculos regulamentares à adoção de veículos comerciais ligeiros elétricos, em consonância com o desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis e furgões. As medidas de simplificação não afetam o desempenho ambiental dos veículos e estão plenamente alinhadas com os objetivos ambientais de redução da poluição atmosférica e do ruído ambiente dos veículos a motor. As medidas de simplificação não reduzem o desempenho dos veículos em matéria de segurança e estão plenamente alinhadas com as políticas da UE em matéria de segurança rodoviária.

Além disso, o *Omnibus Digital*²⁴ prevê alterações técnicas da legislação no domínio digital relacionada com o setor automóvel, incluindo, nomeadamente, a entrada em vigor de disposições relativas à IA de risco elevado, do tratamento residual de dados pessoais de categorias especiais para o treino, testagem e funcionamento da IA e da consolidação das disposições da legislação da UE em matéria de dados.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A proposta baseia-se nos artigos 91.º e 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, em consonância com as bases jurídicas originais para a adoção dos quadros setoriais, que a presente proposta visa alterar.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Os regulamentos a alterar são atos jurídicos da UE. Por conseguinte, as alterações a estes regulamentos têm de ser efetuadas ao nível da UE.

• Proporcionalidade

A iniciativa não excede o necessário para alcançar os objetivos de simplificação e redução dos encargos sem reduzir a proteção da saúde humana e do ambiente.

• Escolha do instrumento

A presente proposta altera regulamentos adotados de acordo com o processo legislativo ordinário, pelo que as alterações a esses regulamentos têm de ser adotadas por um regulamento em conformidade com o processo legislativo ordinário.

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

• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente

Não aplicável.

²⁴ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera os Regulamentos (UE) 2016/679, (UE) 2018/1724, (UE) 2018/1725 e (UE) 2023/2854 e as Diretivas 2002/58/CE, (UE) 2022/2555 e (UE) 2022/2557 no respeitante à simplificação do quadro legislativo digital e que revoga os Regulamentos (UE) 2018/1807, (UE) 2019/1150, (UE) 2022/868 e a Diretiva (UE) 2019/1024 (*Omnibus Digital*) [COM(2025) 837 final <https://digital-strategy.ec.europa.eu/pt/library/digital-omnibus-regulation-proposal>].

- **Consultas das partes interessadas**

No contexto do diálogo estratégico sobre o futuro da indústria automóvel europeia, em janeiro de 2025, e da consulta pública sobre o futuro da indústria automóvel europeia²⁵, os líderes industriais salientaram a necessidade de simplificar o quadro regulamentar. Posteriormente, a Comissão recolheu pontos de vista junto da indústria e de outras partes interessadas no âmbito de vários intercâmbios bilaterais, quer através de observações escritas das partes interessadas que continham propostas de simplificação regulamentar, quer numa reunião do Grupo de Trabalho Veículos a Motor²⁶. Na sequência destes contributos das partes interessadas, surgiram várias sugestões para simplificar ou clarificar determinadas disposições da legislação automóvel e eliminar os encargos administrativos desnecessários resultantes dessas disposições.

Em 14 de outubro de 2025, a Comissão Europeia lançou uma consulta específica das partes interessadas sob a forma de um inquérito em linha, com o objetivo de recolher opiniões sobre uma lista preliminar de alterações da regulamentação automóvel existente. Este inquérito foi enviado a mais de 130 partes interessadas (68 respostas) da indústria automóvel, incluindo fabricantes de veículos, fabricantes de componentes automóveis, associações industriais, ONG, operadores de frotas, entidades homologadoras, autoridades de fiscalização do mercado e outras autoridades nacionais competentes. As partes interessadas foram convidadas a apresentar os seus pontos de vista relativamente a uma lista preliminar de alterações, ou seja, se esperam que as medidas tenham um impacto económico, social ou ambiental positivo, neutro ou negativo, e um impacto nos encargos regulamentares. Além disso, a Comissão recebeu vários documentos de posição das partes interessadas em que foram apresentadas outras sugestões, dados e estimativas de custos que foram tidos em conta na preparação da presente proposta.

Verificou-se um forte apoio às medidas propostas em todos os grupos de partes interessadas.

- **Avaliação de impacto**

Dada a necessidade urgente de apresentar uma proposta para resolver os problemas identificados, a fim de reduzir os encargos administrativos para as empresas e autoridades, não foi possível elaborar uma avaliação de impacto.

No entanto, de acordo com os princípios «legislar melhor», a presente proposta é acompanhada de um documento de trabalho dos serviços da Comissão que inclui uma análise dos impactos das medidas propostas, com base nos dados existentes e nas informações recolhidas durante a consulta específica das partes interessadas, bem como nos contributos por escrito enviados pelas partes interessadas.

Com base nas informações disponíveis, prevê-se que as alterações tenham como efeito uma poupança anual de custos significativa, no valor de 706 milhões de EUR, para a indústria, incluindo PME, para os cidadãos e para as administrações públicas.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A presente proposta inscreve-se no compromisso assumido pela Comissão Europeia de aliviar a carga regulamentar que recai sobre os cidadãos, as empresas e as administrações públicas na UE, a fim de impulsionar a prosperidade e a resiliência da UE. Por conseguinte, a proposta

²⁵ Consulta pública sobre o futuro da indústria automóvel europeia https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_pt.

²⁶ Grupo de peritos da Comissão com representantes dos Estados-Membros e um vasto leque de partes interessadas da indústria automóvel e da sociedade civil.

visa simplificar as disposições da legislação relativa ao setor automóvel, reduzindo os encargos e custos desnecessários para as empresas e autoridades, sem comprometer a proteção do ambiente nem o desempenho em matéria de segurança dos veículos.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia²⁷ e observa os princípios nela reconhecidos. A redução dos encargos administrativos para as empresas deverá permitir ganhos sociais em termos de criação de riqueza, emprego e inovação. Ao mesmo tempo, a proposta visa assegurar um elevado nível de proteção do ambiente e de segurança dos veículos.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente iniciativa não implicará custos adicionais para a Comissão.

5. OUTROS ELEMENTOS

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

A Comissão acompanhará a execução e a aplicação das novas disposições, bem como o seu cumprimento. Além disso, os regulamentos a alterar pela presente proposta estão sujeitos a uma avaliação periódica da sua eficiência, eficácia na consecução dos seus objetivos, pertinência, coerência e valor acrescentado, em conformidade com os princípios de «legislar melhor». A presente proposta não exige um plano de execução.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Alterações propostas do **Regulamento (CE) n.º 561/2006**: a primeira alteração proposta consiste em permitir que os Estados-Membros isentem os furgões elétricos N2²⁸ — com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas mas não superior a 4,25 toneladas — que efetuem exclusivamente transportes nacionais da obrigação de instalar tacógrafos inteligentes, a fim de os colocar em pé de igualdade com os seus equivalentes movidos a combustíveis fósseis, os furgões a gasóleo N1²⁹.

O principal impacto esperado da medida proposta é a redução dos custos para as empresas, em especial para as PME, que são as principais utilizadoras/compradoras desses furgões, que deixarão de ter de instalar tacógrafos inteligentes para o tipo de furgão elétrico em causa. Além disso, a remoção do tacógrafo também resultará numa redução dos encargos/custos administrativos para as empresas/condutores, que deixarão de ter de descarregar dados tacográficos (2 a 4 horas por mês). Mais ainda, a criação de condições de concorrência equitativas entre os furgões a gasóleo N1 e os furgões elétricos N2 através da redução dos preços para estes últimos contribuirá para estimular a adoção de tais furgões elétricos.

As autocaravanas ou as combinações de autocaravanas que excedam 7,5 toneladas também são abrangidas pelo âmbito de aplicação das regras relativas aos tempos de condução e aos períodos de repouso, bem como da instalação e utilização do tacógrafo.

²⁷ JO C 326 de 26.10.2012, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ De acordo com o artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii), do Regulamento (UE) 2018/858, os veículos da categoria N2 são: veículos a motor com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas, mas não superior a 12 toneladas.

²⁹ De acordo com o artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858, os veículos da categoria N1 são: veículos a motor com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas.

No processo C-666/21 do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE)³⁰, um cidadão alegou que os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 não se destinam a utilizadores não comerciais e que esses veículos não devem ser tratados como transporte comercial. Contudo, o Tribunal decidiu que essas regras poderiam aplicar-se a utilizadores não comerciais de veículos com mais de 7,5 toneladas. Em especial, o Tribunal decidiu que «o conceito de "transporte rodoviário de mercadorias", abrange o transporte rodoviário efetuado por um veículo com massa máxima autorizada, na aceção do artigo 4.º, alínea m), do [Regulamento n.º 561/2006, conforme alterado], superior a 7,5 toneladas, incluindo quando esse veículo está adaptado para servir não apenas como espaço habitacional temporário para uso privado, mas também como espaço de carga de mercadorias para fins não comerciais, sem que a sua capacidade de carga e a categoria em que figura no registo nacional de tráfego rodoviário relevem a este respeito.»

De modo a clarificar o quadro jurídico aplicável ao caso específico das autocaravanas com uma massa máxima autorizada superior a 7,5 toneladas e que sejam utilizadas por motivos privados, bem como proporcionar clareza jurídica aos fabricantes e clientes desses veículos, a segunda alteração proposta consiste em aditar um novo número ou novos números ao artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 561/2006 que permitirão aos Estados-Membros isentar as autocaravanas das regras relativas aos tempos de condução, aos períodos de repouso e ao tacógrafo. Além disso, a isenção prevista da obrigação de utilização do tacógrafo para estes veículos resultará numa redução dos custos e reforçará a confiança dos condutores que utilizam autocaravanas para fins turísticos.

Alterações propostas do **Regulamento (UE) 2019/2144**: a alteração proposta consiste em isentar os furgões elétricos N2 com uma massa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas e inferior a 4,25 da obrigação de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade, colocando-os assim em pé de igualdade com os seus equivalentes movidos a combustíveis fósseis, os furgões a gásóleo N1.

O principal impacto esperado da medida proposta é a redução dos custos para as empresas, em especial para as PME, que são as principais utilizadoras/compradoras desses furgões. A poupança de custos decorrerá não só dos custos não incorridos relacionados com a instalação do dispositivo de limitação de velocidade, mas também da maior flexibilidade operacional decorrente da possibilidade de conduzir estes veículos a uma velocidade ligeiramente mais elevada quando circulam na autoestrada. Além disso, a criação de condições de concorrência equitativas entre os furgões a gásóleo N1 e os furgões elétricos N2 através da redução dos preços para estes últimos contribuirá para estimular a adoção de tais furgões elétricos. Por último, importa salientar que não se prevê que esta isenção produza quaisquer efeitos negativos no desempenho ambiental ou em matéria de segurança dos veículos afetados.

Alterações propostas do **Regulamento (UE) 2024/1257**: as condições de temperatura do «ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões» referido no anexo V, quadros 1 e 2, são abrangidas pelo ensaio de «gases poluentes e PN nos ensaios em estrada (RDE)» nos mesmos quadros. A demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 °C) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (RDE) (de -7 °C a 38 °C), pelo que se considera justificado eliminar o ensaio laboratorial específico a baixas temperaturas (tipo 6).

³⁰ Acórdão de 2 de março de 2023, proferido no processo C-666/21, Åklagarmyndigheten, EU:C:2023:149.

Os efeitos que se esperam da medida proposta centram-se principalmente na preservação da intenção dos legisladores de respeitar as regras Euro 6, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2024/1257, na redução dos encargos regulamentares sem criar desafios em matéria de conformidade e na garantia da segurança jurídica.

Outra medida proposta consiste em fazer referência a «categorias de veículos» em vez de «modelos de veículos» para a homologação de motores Euro 7 (unidades técnicas), ou seja, «Ensaio de demonstração exigidos, por ~~modelo~~ categoria de veículo, para todos os combustíveis para os quais é concedida a homologação e uma declaração de conformidade para todos os combustíveis, todas as cargas úteis e todas as categorias de veículos aplicáveis», respetivamente, nos quadros 3, 4, 7 e 8 do anexo V, do Regulamento (UE) 2024/1257.

Prevê-se que a medida proposta conduza a uma redução substancial dos encargos regulamentares, quer administrativos, quer em matéria de ensaios, sem comprometer as normas ambientais. Evita a repetição de ensaios de motores em diferentes modelos de veículos que utilizam tecnologia idêntica e reduz os custos associados a múltiplas homologações e processos de ensaios. Apoiar a estabilidade do mercado e pode eventualmente conduzir a preços mais baixos dos veículos, beneficiando os operadores e os consumidores.

Com outra medida proposta, clarificar-se-á que a Comissão fica habilitada a desenvolver medidas para assegurar que os dados provenientes de monitorização a bordo (OBM, do inglês *on-board monitoring*) e de monitorização do consumo de combustível a bordo (OBFCM, do inglês *on-board fuel and electric energy consumption monitoring*) são recebidos, compilados, tratados e armazenados de forma eficaz e harmonizada, a fim de monitorizar o desempenho em condições reais de utilização dos modelos de veículos Euro 7.

Uma infraestrutura de dados OBM/OBFCM harmonizada ao nível da UE poderia gerar poupanças de custos substanciais em comparação com o desenvolvimento e a manutenção, por cada Estado-Membro, dos seus próprios sistemas. As poupanças resultam de economias de escala, da redução da duplicação e de processos de conformidade harmonizados. Ao invés de interagirem com vários sistemas nacionais, os fabricantes de veículos poderão transmitir dados normalizados apenas uma vez, reduzindo as despesas com integração de *software* e certificação.

Uma vez que o **Regulamento (UE) n.º 540/2014**^[10] se tornou obsoleto, propõe-se a revogação do regulamento com efeitos a partir de 1 de julho de 2027. Acresce que, em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 540/2014, a Diretiva 70/157/CEE do Conselho³¹ é revogada a partir de 1 de julho de 2027. De modo a evitar qualquer eventual insegurança jurídica, a presente proposta confirma a revogação com a mesma data da entrada em vigor.

Para substituir a referência ao regulamento revogado, propõe-se uma alteração do anexo II do **Regulamento (UE) 2018/858**, por referência aos regulamentos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) relacionados com o ruído: Regulamento n.º 51³²,

³¹ Diretiva 70/157/CEE do Conselho, de 6 de fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos veículos a motor (JO L 42 de 23.2.1970, p. 16 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/por>).

³² Regulamento n.º 51 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Disposições uniformes para a homologação de veículos a motor com pelo menos quatro rodas no que respeita às suas emissões sonoras (JO L 138 de 4.6.2018, p. 1 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/por#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D%20>).

relativo às emissões sonoras dos veículos de categorias M e N; Regulamento n.º 59³³, relativo aos sistemas silenciosos de substituição e Regulamento n.º 138³⁴, relativo aos veículos de transporte rodoviário silenciosos ou aos AVAS (sistemas de aviso sonoro de veículo, do inglês *Acoustic Vehicle Alerting System*).

As alterações propostas para fazer referência aos regulamentos da ONU criariam condições de concorrência equitativas para os fabricantes de automóveis da UE ao venderem os seus automóveis a nível mundial, uma vez que lhes permitiria não terem de seguir dois conjuntos de regulamentos em matéria de ruído. As alterações propostas eliminariam igualmente eventuais lacunas e resultariam num quadro mais simples/coerente para a indústria automóvel, as autoridades de homologação e as autoridades de fiscalização do mercado. Além disso, a sociedade e o ambiente beneficiariam do âmbito de aplicação alargado que restringe o ruído proveniente de estouros nos escapes, de moduladores sonoros e de sistemas de melhoria do som. São propostas disposições transitórias para assegurar uma transição harmoniosa da indústria para o quadro jurídico alterado.

Alteração proposta do **Regulamento (UE) 2018/858**: a primeira medida proposta que altera o presente regulamento consiste na introdução, no anexo I, parte A, ponto 2, do Regulamento (UE) 2018/858, de um novo ponto 2.4 que define uma subcategoria para pequenos veículos elétricos.

A alteração proposta permitirá que a legislação da UE aplique medidas regulamentares a esta subcategoria específica com vista a incentivar a produção e a adoção de pequenos veículos elétricos. Por exemplo, ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros regulamentos relativos aos veículos a motor, a Comissão terá em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nos pequenos veículos elétricos, quando comparado com os veículos mais pesados e mais caros. É também introduzido um mecanismo de incentivo específico [acrescentar referência à proposta de revisão das emissões de CO₂] no contexto das normas de emissões de CO₂ dos veículos sob a forma de um supercrédito. Deste modo, os fabricantes de veículos poderão beneficiar da contribuição dos pequenos veículos elétricos para a consecução da meta global de emissões de CO₂ para a frota, resultando num forte incentivo para que os fabricantes de veículos produzam e comercializem volumes mais elevados de pequenos veículos elétricos. Acresce que, conforme anunciado no Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE, a Comissão deve emitir uma recomendação com opções para regimes de incentivos que, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, quando aplicável, se tenham revelado eficazes na promoção da adoção de veículos com nível nulo de emissões. É provável que todos os veículos elétricos beneficiem da recomendação da Comissão, incluindo os pequenos veículos elétricos, conforme definidos na nova subcategoria.

Os benefícios previstos em resultado desta alteração devem ser interpretados pelos cidadãos da UE como vantagens acrescidas ao comprarem ou tornarem-se proprietários de um pequeno automóvel elétrico, mas tal depende da aplicação destas políticas ao nível nacional.

³³ Regulamento n.º 59 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de sistemas silenciosos de substituição (JO L, 2025/844, 30.4.2025 <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Regulamento n.º 138 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de transporte rodoviário silenciosos no que diz respeito à sua reduzida audibilidade (JO L 9 de 13.1.2017, p. 33 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/por>).

Outra alteração proposta do Regulamento (UE) 2018/858 consiste na introdução de um novo n.º 4 no artigo 5.º.

Com esta medida, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados destinados a estabelecer requisitos técnicos para veículos elétricos puros (VEP) e veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* desses veículos com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.

Embora a tecnologia dos veículos elétricos avance rapidamente e a interação entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica esteja a ser cada vez mais objeto de regulamentação por legislação transversal a vários setores (CLC 2.0 — Regulamento (UE) 2016/1388 e CRG 2.0 — Regulamento (UE) 2016/631), adotar uma abordagem harmonizada aos requisitos técnicos relacionados com os veículos neste domínio torna-se crucial para evitar a fragmentação e encargos e custos administrativos desnecessários.

No futuro, será essencial uma abordagem unificada da interoperabilidade para acelerar o desenvolvimento de serviços emergentes, como as capacidades de veículo para a rede (V2G). Estes serviços podem apoiar a estabilidade da rede, atenuar os picos de procura, reduzir os custos da energia para os proprietários de veículos elétricos e permitir uma adoção mais ampla das energias renováveis.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera os Regulamentos (CE) n.º 561/2006, (UE) 2018/858, (UE) 2019/2144 e (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à simplificação dos requisitos técnicos e procedimentos de ensaio para veículos a motor e que revoga a Diretiva 70/157/CEE do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 91.º e 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 Europeu³⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O relatório Draghi de 2024 sobre a competitividade europeia³⁷ salientou que o número e a complexidade das regras correm o risco de limitar a margem de manobra das empresas da União e de as impedir de se manterem competitivas. Uma análise pormenorizada dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006³⁸, (UE) 2018/858³⁹, (UE) 2019/2144⁴⁰ e (UE) 2024/1257⁴¹ do Parlamento Europeu e do Conselho também

³⁵ JO C de , , p. .

³⁶ JO C de , , p. .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_pt

³⁸ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>)

⁴⁰ 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)

apontou para encargos e custos administrativos excessivos associados aos requisitos estabelecidos nestes regulamentos. Com base nessas conclusões, é conveniente simplificar determinadas obrigações dos fabricantes e das autoridades competentes previstas na legislação relativa ao setor automóvel e reduzir os encargos e custos desnecessários para as empresas e as autoridades, sem comprometer a proteção do ambiente e o desempenho dos veículos em matéria de segurança.

- (2) O Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE⁴² apelou a um pacote de simplificação regulamentar para a indústria automóvel, melhorando a coerência e a consistência entre os diferentes requisitos regulamentares.
- (3) A base jurídica adequada para a adoção das medidas necessárias ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno é o artigo 114.º do TFUE. Para além do artigo 114.º do TFUE, o presente regulamento deve ter uma base específica adicional para abranger as alterações do Regulamento (CE) n.º 561/2006 que se baseie no artigo 91.º do TFUE.
- (4) Embora o presente regulamento seja adotado para o estabelecimento e funcionamento do mercado interno, a simplificação e a racionalização dos requisitos técnicos aplicáveis aos veículos a motor, dos procedimentos de ensaio e das regras de homologação também apoiam o objetivo mais vasto da União de promover a integração gradual dos países candidatos no mercado da União. Ao promover a convergência regulamentar, o alinhamento com os regulamentos da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e a implementação coerente do acervo da União, o presente regulamento contribui para reduzir os obstáculos técnicos ao comércio, reforçar cadeias de valor integradas do setor automóvel europeu e melhorar a resiliência e a competitividade do ecossistema automóvel europeu, sem afetar a autonomia do direito da União ou a tomada de decisões pela mesma.
- (5) A fim de melhorar as condições de trabalho dos condutores, a segurança rodoviária e a concorrência leal, os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴³ exigem a instalação de um tacógrafo em veículos de mercadorias com um peso superior a 3,5 toneladas. Porém, o artigo 3.º, n.º 2, do

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) n.º 2015/166 da Comissão (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, 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), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu [COM(2025) 95 final].

⁴³ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

Regulamento (UE) n.º 165/2014 permite que os Estados-Membros isentem desse requisito os veículos referidos no artigo 13.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

- (6) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas, pelo que ficam sujeitos aos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação desses regulamentos. O cumprimento dos requisitos previstos nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014 representa um esforço significativo para os operadores e condutores de veículos e abranda o aumento do número de veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria.
- (7) A fim de reduzir os custos desnecessários para os fabricantes e operadores de veículos, muitos dos quais são pequenas e médias empresas, deve ser suprimido o requisito de instalação de tacógrafos para veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria com um peso inferior a 4,25 toneladas.
- (8) Uma vez que cabe aos Estados-Membros decidir se utilizam ou não essa exceção, a isenção deve aplicar-se apenas aos veículos comerciais ligeiros elétricos que efetuem exclusivamente transportes nacionais.
- (9) A fim de reduzir os encargos que a instalação e a utilização de um tacógrafo representam para os condutores não profissionais que conduzem grandes autocaravanas para fins não comerciais, bem como o impacto que isso pode ter na procura desses veículos, as autoridades nacionais devem poder isentar estes veículos e operações das regras aplicáveis aos tempos de condução, aos períodos de repouso e à utilização do tacógrafo, desde que os objetivos referidos no artigo 1.º desse regulamento não sejam comprometidos.
- (10) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho permite a homologação dos veículos a motor no que diz respeito ao nível sonoro e aos sistemas de aviso sonoro do veículo, quer através do Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁴, quer através dos regulamentos da ONU, incluindo os Regulamentos n.º 138⁴⁵, 51⁴⁶ e 59⁴⁷ da UNECE. Esse sistema paralelo corre o risco de provocar a fragmentação do mercado. Além disso, o Regulamento (UE) n.º 540/2014 tornou-se obsoleto devido a um défice de atualizações em comparação com os três regulamentos da UNECE acima referidos. A fim de assegurar

⁴⁴ Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE (JO L 158 de 27.5.2014, p. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Regulamento n.º 138 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos de transporte rodoviário silenciosos no que diz respeito à sua reduzida audibilidade [2017/71] (JO L 9 de 13.1.2017, p. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Regulamento n.º 51 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Disposições uniformes para a homologação de veículos a motor com pelo menos quatro rodas no que respeita às suas emissões sonoras [2018/798] (JO L 138 de 4.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Regulamento n.º 59 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) — Prescrições uniformes relativas à homologação de sistemas silenciosos de substituição [2025/844] (JO L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

um quadro coerente e o pleno alinhamento com os regulamentos da ONU, o Regulamento (UE) n.º 540/2014 deve ser revogado e o anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 deve ser alterado de modo a permitir apenas o cumprimento dos regulamentos aplicáveis da ONU.

- (11) Uma vez que a tecnologia dos veículos elétricos a bateria está a evoluir a um ritmo acelerado e que o número de veículos elétricos no mercado está a aumentar, a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica está a tornar-se cada vez mais crítica. É essencial assegurar uma abordagem harmonizada da interoperabilidade ao nível da UE para evitar a fragmentação de determinados requisitos técnicos que estão a ser desenvolvidos fora do quadro aplicável à homologação de veículos, nomeadamente no que respeita à aplicação dos códigos de rede revistos (um código de rede relativo à ligação do consumo estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão⁴⁸ e um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede estabelecido pelo Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão⁴⁹). Assim, para assegurar capacidades harmonizadas dos veículos elétricos a bateria e permitir serviços interoperáveis de veículo para a rede, os veículos terão de cumprir determinados requisitos técnicos. Por conseguinte, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os veículos, a infraestrutura de carregamento e a rede elétrica, o Regulamento (UE) 2018/858 deve habilitar a Comissão a estabelecer requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos.
- (12) A transição para um transporte rodoviário mais sustentável tem sido impulsionada, principalmente, pelo crescimento das vendas de modelos de veículos elétricos topo de gama. Contudo, para assegurar a continuidade desta transição, é necessário tornar os veículos elétricos mais acessíveis em termos de preços. Medidas regulamentares específicas (período transitório mais longo para os novos requisitos, incentivos específicos nas normas de emissões de CO₂ dos veículos) e benefícios fiscais (como os regimes de subvenções) e não fiscais (como os lugares de estacionamento reservados), em linha com as regras em matéria de auxílios fiscais, quando aplicável, podem contribuir para uma melhor comportabilidade financeira dos pequenos veículos elétricos. No entanto, não existe atualmente uma definição jurídica de pequeno veículo elétrico no quadro de homologação. Por conseguinte, é adequado introduzir uma subcategoria na atual categoria de veículos M1.
- (13) Ao decidir sobre as datas de aplicação dos futuros requisitos aplicáveis aos veículos a motor que afetem esta nova subcategoria de pequenos veículos elétricos, deve ser tido em conta o impacto proporcionalmente mais elevado nos custos de desenvolvimento que os novos requisitos podem ter nestes veículos, em comparação com os veículos mais pesados e mais caros.
- (14) Conforme anunciado no Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel da UE, a Comissão deve emitir uma recomendação com opções para regimes de incentivos que

⁴⁸ Regulamento (UE) 2016/1388 da Comissão, de 17 de agosto de 2016, que estabelece um código de rede relativo à ligação do consumo (JO L 223 de 18.8.2016, p. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/por>).

⁴⁹ Regulamento (UE) 2016/631 da Comissão, de 14 de abril de 2016, que estabelece um código de rede relativo a requisitos da ligação de geradores de eletricidade à rede (JO L 112 de 27.4.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

se tenham revelado eficazes na promoção da adoção de veículos com nível nulo de emissões e estejam em conformidade com as regras em matéria de concorrência. As recomendações aos Estados-Membros para a adoção de medidas fiscais (por exemplo, subsídios à aquisição, isenções fiscais, isenção do pagamento de portagens) e não fiscais (por exemplo, atribuição de direitos de estacionamento com base na dimensão, infraestruturas de carregamento específicas, etc.) poderiam igualmente ter por base a nova subcategoria de veículos denominada pequenos automóveis elétricos.

- (15) O artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 92/6/CEE do Conselho⁵⁰ relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos exige a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade nos veículos das categorias N2 e N3. Nos termos desse artigo, esses veículos só podem circular na via pública se estiverem equipados com um dispositivo de limitação de velocidade. O requisito de instalação foi integrado na legislação sobre homologação de veículos a motor através do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (16) Devido ao peso da bateria, os veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria podem exceder um peso de 3,5 toneladas e estão sujeitos ao requisito de terem de ser equipados com dispositivos de limitação de velocidade, apesar de terem a mesma carga útil e o mesmo caso de utilização que os veículos comerciais ligeiros com um motor de combustão interna excluídos do âmbito de aplicação do Regulamento (UE) 2019/2144. Este requisito impõe custos desnecessários aos fabricantes de veículos e às empresas que adquirem esses veículos, abrandando o aumento do número de veículos comerciais ligeiros com nível nulo de emissões. Por conseguinte, é adequado isentar os veículos da categoria N2 com nível nulo de emissões com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade.
- (17) Os fabricantes de veículos das categorias M1 e N1 são obrigados a realizar ensaios laboratoriais de motores a baixas temperaturas, nos termos do anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257. Uma vez que as condições de temperatura do ensaio laboratorial a baixas temperaturas de emissões são abrangidas pelo ensaio de gases poluentes e PN nos ensaios em estrada em condições reais de condução, a demonstração da conformidade das emissões em condições de baixas temperaturas (a -7 °C) é abrangida pela obrigação de cumprir os requisitos em matéria de emissões em condições reais de condução (de -7 °C a 38 °C). Por conseguinte, a fim de reduzir os custos para os fabricantes relacionados com os requisitos específicos previstos no anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257, é adequado suprimir esse requisito laboratorial específico relativo às baixas temperaturas, uma vez que essa supressão não comprometerá as normas ambientais asseguradas pelo ensaio de emissões em condições reais de condução.
- (18) O anexo V do Regulamento (UE) 2024/1257 exige que, relativamente aos ensaios de motores de veículos pesados, sejam realizados ensaios de demonstração para todos os combustíveis aplicáveis no âmbito de cada modelo de veículo. A fim de reduzir significativamente os custos administrativos relacionados com esses ensaios sem comprometer as normas ambientais, é adequado introduzir requisitos em matéria de

⁵⁰ Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de fevereiro de 1992, relativa à instalação de utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO L 57 de 2.3.1992, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

ensaios ao nível de categorias de veículos nos quadros 1, 2, 3, 4, 7 e 8 do referido anexo V.

- (19) O Regulamento (UE) 2024/1257 introduz sistemas de monitorização a bordo (OBM) e dispositivos de monitorização do consumo de combustível e de energia elétrica a bordo (OBFCM) que visam facilitar as verificações de conformidade, os esforços de harmonização, a supervisão do ciclo de vida, a redução das despesas com ensaios e medidas de execução simplificadas. A fim de receber, tratar e armazenar eficazmente os dados do OBM e do OBFCM, é necessário clarificar que a habilitação da Comissão para adotar medidas de execução abrange igualmente a adoção dos métodos e requisitos necessários para o controlo da conformidade dos modelos de veículos.
- (20) A fim de garantir a clareza jurídica na sequência da revogação do Regulamento (UE) n.º 540/2014, que continha uma disposição de revogação da Diretiva 70/157/CEE do Conselho⁵¹, é necessário prever a revogação da Diretiva 70/157/CEE do Conselho no presente regulamento. De modo a conceder aos fabricantes de veículos tempo suficiente para adaptarem os seus processos de produção, é conveniente prever um período transitório durante o qual ainda podem ser homologados veículos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 540/2014,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento (CE) n.º 561/2006

O artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 é alterado do seguinte modo:

- 1) É inserida a seguinte alínea f-A):
- «f-A) Veículos afetos ao transporte de mercadorias, com propulsão a eletricidade, cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semi-reboques, exceda 3,5 toneladas mas não exceda 4,25 toneladas;»;
- 2) É aditada a seguinte alínea s):
- «s) Autocaravanas, conforme definidas no anexo I, parte A, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858, utilizadas exclusivamente para transporte não comercial.».

Artigo 2.º

Alterações do Regulamento (UE) 2018/858

O Regulamento (UE) 2018/858 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 5.º, é inserido o seguinte n.º 4:
- «4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 82.º, que completem o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos no que diz respeito à interface de comunicação e *hardware* dos veículos elétricos puros (VEP) e

⁵¹ Diretiva 70/157/CEE do Conselho, de 6 de fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao nível sonoro admissível e ao dispositivo de escape dos veículos a motor (JO L 42 de 23.2.1970, p. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

dos veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.»

- 2) Os anexos I e II são alterados em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 3.º

Alteração do Regulamento (UE) 2019/2144

No artigo 9.º do Regulamento (UE) 2019/2144, é inserido o seguinte n.º 5-A:

«5-A. Os veículos da categoria N₂, com propulsão a eletricidade e com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível entre 3,5 e 4,25 toneladas, ficam isentos do requisito de estarem equipados com dispositivos de limitação de velocidade nos termos do Regulamento n.º 89 da ONU.»

Artigo 4.º

Alterações do Regulamento (UE) 2024/1257

O Regulamento (UE) 2024/1257 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 14.º, n.º 4, a alínea j) passa a ter a seguinte redação:
«j) Os métodos, requisitos e ensaios, incluindo os limiares de conformidade, para assegurar o desempenho dos dispositivos OBFCM, dos sistemas OBD e OBM e dos sensores desses dispositivos e sistemas, para a comunicação ao exterior dos dados registados por esses dispositivos e sistemas, incluindo para efeitos de fiscalização da conformidade dos modelos de veículos;»;
- 2) O anexo V é alterado de acordo com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 5.º

Revogações

1. O Regulamento (UE) n.º 540/2014 é revogado.
2. A Diretiva 70/157/CEE é revogada com efeitos a partir de 1 de julho de 2027.

Artigo 6.º

Disposição transitória

Os certificados de conformidade relativos a novos veículos produzidos após [Serviço das Publicações: inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento] e homologados antes de 1 de julho de 2028 nos termos do Regulamento (UE) n.º 540/2014 continuarão a ser válidos para efeitos dos artigos 48.º e 49.º do Regulamento (UE) 2018/858.

Artigo 7.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*.

2. É aplicável a partir do [vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*]. No entanto, o artigo 3.º é aplicável a partir de ...[data de transposição na proposta de alteração da Diretiva 92/6].

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA E DIGITAL DA PROPOSTA LEGISLATIVA

1.	CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA.....	3
1.1.	Título da proposta/iniciativa	3
1.2.	Domínios de intervenção em causa.....	3
1.3.	Objetivos	3
1.3.1.	Objetivos gerais.....	3
1.3.2.	Objetivos específicos	3
1.3.3.	Resultados e impacto esperados.....	3
1.3.4.	Indicadores de desempenho	3
1.4.	A proposta/iniciativa refere-se:.....	4
1.5.	Justificação da proposta/iniciativa	4
1.5.1.	Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa	4
1.5.2.	Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.....	4
1.5.3.	Ensinamentos retirados de experiências semelhantes	4
1.5.4.	Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e possíveis sinergias com outros instrumentos adequados	5
1.5.5.	Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação	5
1.6.	Duração da proposta/iniciativa e do respetivo impacto financeiro	6
1.7.	Métodos de execução orçamental previstos	6
2.	MEDIDAS DE GESTÃO	8
2.1.	Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações.....	8
2.2.	Sistemas de gestão e de controlo.....	8
2.2.1.	Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos	8
2.2.2.	Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar.....	8
2.2.3.	Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento).....	8
2.3.	Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades	9
3.	IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA.....	10
3.1.	Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas	10

3.2.	Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações	12
3.2.1.	Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais	12
3.2.1.1.	Dotações provenientes do orçamento votado.....	12
3.2.1.2.	Dotações provenientes de receitas afetadas externas	17
3.2.2.	Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais	22
3.2.3.	Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas	24
3.2.3.1.	Dotações provenientes do orçamento votado.....	24
3.2.3.2.	Dotações provenientes de receitas afetadas externas	24
3.2.3.3.	Total das dotações	24
3.2.4.	Necessidades estimadas de recursos humanos	25
3.2.4.1.	Financiamento proveniente do orçamento votado	25
3.2.4.2.	Financiamento proveniente de receitas afetadas externas.....	26
3.2.4.3.	Necessidades totais de recursos humanos	26
3.2.5.	Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais	28
3.2.6.	Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual.....	28
3.2.7.	Participação de terceiros no financiamento.....	28
3.3.	Impacto estimado nas receitas.....	29
4.	DIMENSÕES DIGITAIS	29
4.1.	Requisitos de relevância digital	30
4.2.	Dados	30
4.3.	Soluções digitais	31
4.4.	Avaliação da interoperabilidade.....	31
4.5.	Medidas de apoio à execução digital	32

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Título da proposta/iniciativa

1.2. Domínios de intervenção em causa

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos gerais

1.3.2. Objetivos específicos

Objetivo específico n.º

1.3.3. Resultados e impacto esperados

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

1.3.4. Indicadores de desempenho

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

1.4. A proposta/iniciativa refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória⁵²
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/para uma nova ação

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a execução da iniciativa

1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da UE (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior

⁵² Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da UE» o valor resultante da intervenção da UE que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

Justificação da ação a nível da UE (*ex ante*)

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

1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências semelhantes*

--

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

--

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

--

1.6. Duração da proposta/iniciativa e do respetivo impacto financeiro

Duração limitada

- em vigor entre [_DD/MM_]AAAA e [_DD/MM_]AAAA
- impacto financeiro entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e entre AAAA e AAAA para as dotações de pagamento

Duração ilimitada

- execução com um período de arranque entre AAAA e AAAA,
- seguido de um período de aplicação a ritmo de cruzeiro

1.7. Métodos de execução orçamental previstos

Gestão direta pela Comissão:

- pelos seus serviços, incluindo o 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 Banco Europeu de Investimento e Fundo Europeu de Investimento
- em 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 organismos ou pessoas encarregados da execução de ações específicas no quadro da política externa e de segurança comum por força do título V do Tratado da União Europeia, identificados no ato de base pertinente
- em organismos estabelecidos num Estado-Membro, regidos pelo direito privado de um Estado-Membro ou pelo direito da União e elegíveis para serem incumbidos, de acordo com regras setoriais, da execução de fundos da União ou de garantias orçamentais, na medida em que esses organismos sejam controlados por organismos de direito público ou por organismos regidos pelo direito privado investidos de uma missão de serviço público, e beneficiem de garantias financeiras adequadas, sob a forma de responsabilidade solidária pelos organismos de controlo, ou de garantias financeiras equivalentes, que podem ser limitadas, para cada ação, ao montante máximo do apoio da União

Observações

--

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Regras relativas ao acompanhamento e à comunicação de informações

--

2.2. Sistemas de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação dos métodos de execução orçamental, dos mecanismos de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

--

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e os sistemas de controlo interno criados para os mitigar

--

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio entre os custos de controlo e o valor dos respetivos fundos geridos) e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

--

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

--

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubricas do quadro financeiro plurianual e rubricas orçamentais de despesas envolvidas

- Atuais rubricas orçamentais

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND ⁵³	de países da EFTA ⁵⁴	de países candidatos e candidatos potenciais ⁵⁵	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND	de países da EFTA	de países candidatos e candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO
	[XX.YY.YY.YY]	DD/DND	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

⁵³ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

⁵⁴ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁵⁵ Países candidatos e, se aplicável, 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, como se explica seguidamente

3.2.1.1. Dotações provenientes do orçamento votado

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual		Número					
DG: <.....>			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					0,000
	Pagamentos	(2a)					0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					0,000
	Pagamentos	(2b)					0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP
			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					0,000
	Pagamentos	(2a)					0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					0,000

	Pagamentos	(2b)						0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos								
Rubrica orçamental		(3)						0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações da RUBRICA <....> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	
--	--------	--

DG: <.....>		Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027
		2024	2025	2026	2027	
Dotações operacionais						
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)				0,000
	Pagamentos	(2a)				0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)				0,000

	Pagamentos	(2b)					0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
Dotações operacionais						
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)				0,000
	Pagamentos	(2a)				0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)				0,000
	Pagamentos	(2b)				0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos						
Rubrica orçamental		(3)				0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

			Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL das dotações da RUBRICA <....>		Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
do quadro financeiro plurianual		Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
• TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações das rubricas 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»				
DG: <.....>		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021- 2027
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Outras despesas administrativas		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	Dotações	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021- 2027
• Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL DG <.....>	Dotações	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
-------------------------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Autorizações	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. *Dotações provenientes de receitas afetadas externas*

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número	
--	--------	--

DG: <.....>		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
Dotações operacionais						
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)				0,000
	Pagamentos	(2a)				0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)				0,000
	Pagamentos	(2b)				0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos						
Rubrica orçamental		(3)				0,000
TOTAL das dotações	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000

para a DG <.....>		Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
Dotações operacionais								
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)						0,000
	Pagamentos	(2a)						0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)						0,000
	Pagamentos	(2b)						0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos								
Rubrica orçamental		(3)						0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027	
			2024	2025	2026	2027		
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações da RUBRICA <....> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Rubrica do quadro financeiro plurianual		Número						

DG: <.....>	Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP
	2024	2025	2026	2027	

			2024	2025	2026	2027	2021-2027
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					0,000
	Pagamentos	(2a)					0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					0,000
	Pagamentos	(2b)					0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
Dotações operacionais							
Rubrica orçamental	Autorizações	(1a)					0,000
	Pagamentos	(2a)					0,000
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					0,000
	Pagamentos	(2b)					0,000
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos							
Rubrica orçamental		(3)					0,000
TOTAL das dotações para a DG <.....>	Autorizações	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL QFP 2021-2027
			2024	2025	2026	2027	
TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações da RUBRICA <....> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
• TOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL das dotações das rubricas 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Pagamentos	=5+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

DG: <.....>	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021- 2027
• Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021- 2027
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Outras despesas administrativas		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL DG <.....>	Dotações	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021-2027
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7	Autorizações	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
do quadro financeiro plurianual	Pagamentos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. *Estimativa das realizações com financiamento proveniente de dotações operacionais (não preencher para as agências descentralizadas)*

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

Indicar os objetivos e as realizações		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
	REALIZAÇÕES						

↓	Tipo ⁵⁶	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁵⁷ ...																		
— Realização																		
— Realização																		
— Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
— Realização																		
Subtotal do objetivo específico n.º 2																		
TOTAIS																		

⁵⁶ As realizações referem-se aos produtos fornecidos e serviços prestados (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁵⁷ Conforme descrito no ponto 1.3.2. «Objetivos específicos»

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, como se explica seguidamente

3.2.3.1. Dotações provenientes do orçamento votado

DOTAÇÕES VOTADAS	Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Dotações provenientes de receitas afetadas externas

RECEITAS AFETADAS EXTERNAS:	Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Total das dotações

TOTAL DOTAÇÕES VOTADAS + RECEITAS AFETADAS EXTERNAS	Ano	Ano	Ano	Ano	TOTAL 2021-2027
	2024	2025	2026	2027	
RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Outras despesas administrativas	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Com exclusão da RUBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Outras despesas de natureza administrativa	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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 internamente na DG e, se necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

3.2.4. *Necessidades estimadas de recursos humanos*

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, como se explica seguidamente

3.2.4.1. *Financiamento proveniente do orçamento votado*

Estimativa a expressar em termos de equivalente a tempo completo (ETC)

DOTAÇÕES VOTADAS		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)					
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegações da UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)		0	0	0	0
• Pessoal externo (em ETC)					
20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações da UE)		0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo [XX.01.YY.YY]	— na sede	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0

3.2.4.2. *Financiamento proveniente de receitas afetadas externas*

RECEITAS AFETADAS EXTERNAS:		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)					
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)		0	0	0	0
20 01 02 03 (delegações da UE)		0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)		0	0	0	0

• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo)					
20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações da UE)		0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo [XX.01.YY.YY]	— na sede	0	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7		0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7		0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0

3.2.4.3. Necessidades totais de recursos humanos

TOTAL DOTAÇÕES VOTADAS + RECEITAS AFETADAS EXTERNAS	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)				
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)	0	0	0	0
20 01 02 03 (delegações da UE)	0	0	0	0
01 01 01 01 (investigação indireta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (investigação direta)	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)	0	0	0	0
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo)				
20 02 01 (AC e PND da «dotação global»)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, PND e JPD nas delegações da UE)	0	0	0	0
Rubrica de apoio administrativo [XX.01.YY.YY]	— na sede	0	0	0
	— em delegações da UE	0	0	0
01 01 01 02 (AC, PND — investigação indireta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, PND — investigação direta)	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — rubrica 7	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar) — com exclusão da rubrica 7	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0

Pessoal necessário para executar a proposta (em ETC):

	A cobrir pelo pessoal atualmente disponível do quadro dos serviços da Comissão	Pessoal adicional excecional*		
		A financiar no âmbito da rubrica 7 ou Investigação	A financiar pela rubrica BA	A financiar por taxas
Lugares do			n.a.	

quadro de pessoal				
Pessoal externo (AC, PND, TT)				

Descrição das tarefas a executar por:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

3.2.5. *Resumo do impacto estimado nos investimentos relacionados com tecnologias digitais*

Obrigatório: a melhor estimativa dos investimentos relacionados com tecnologias digitais decorrentes da proposta/iniciativa deve ser incluída no quadro seguinte.

Excecionalmente, quando necessário para a execução da proposta/iniciativa, as dotações no âmbito da rubrica 7 devem ser apresentadas na rubrica designada.

As dotações no âmbito das rubricas 1-6 devem refletir-se como «Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos». Estas despesas referem-se às dotações operacionais a utilizar para reutilizar/comprar/desenvolver plataformas/ferramentas informáticas diretamente ligadas à execução da iniciativa e aos investimentos associados (por exemplo, licenças, estudos, armazenamento de dados, etc.). As informações constantes deste quadro devem ser coerentes com os dados apresentados no ponto 4, «Dimensões digitais».

TOTAL das dotações digitais e informáticas	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	TOTAL QFP 2021- 20 27
RUBRICA 7					
Despesas informáticas (institucionais)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Com exclusão da RUBRICA 7					
Despesas informáticas relativas a programas operacionais específicos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
TOTAL	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta/iniciativa:

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

3.2.7. Participação de terceiros no financiamento

A proposta/iniciativa:

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

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	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 seguinte impacto financeiro:
 - 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 exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁵⁸			
		Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027
Artigo					

Relativamente às receitas que serão «afetadas», especificar as rubricas orçamentais de despesas envolvidas.

--

Outras observações (por exemplo, método/fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

--

4. DIMENSÕES DIGITAIS

4.1. Requisitos de relevância digital

Referência ao requisito	Descrição do requisito	Intervenientes afetados ou abrangidos	Processos de alto	Categorias
-------------------------	------------------------	---------------------------------------	-------------------	------------

⁵⁸ No que respeita aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), os montantes indicados devem ser apresentados em termos líquidos, isto é, montantes brutos após dedução de 20 % a título de custos de cobrança.

		pele requisito	nível	
Artigo 2.º, n.º 1	A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 82.º, que alterem e completem o presente regulamento para estabelecer requisitos técnicos para veículos elétricos puros (VEP) e veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) no que diz respeito à interface de comunicação e <i>hardware</i> desses veículos com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	Comissão Europeia Autoridades nacionais Operadores económicos	Intercâmbio de dados	Dados
Artigo 4.º, n.º 1	A Comissão adota medidas, em cooperação com os Estados-Membros, sempre que necessário, para assegurar que os dados do OBM e do OBFCM são recebidos, tratados e armazenados de forma eficaz e harmonizada.	Comissão Europeia Autoridades nacionais Operadores económicos	Intercâmbio de dados	Dados
Artigo 4.º, n.º 2	Os métodos, medidas, requisitos e ensaios, incluindo os limiares de conformidade, para assegurar o desempenho dos dispositivos OBFCM, dos sistemas OBD e OBM e dos sensores desses dispositivos e sistemas, bem como a comunicação ao exterior	Comissão Europeia Autoridades nacionais Operadores económicos		Dados

	dos dados registados por esses dispositivos e sistemas.			
--	---	--	--	--

4.2. Dados

Tipo de dados	Referência aos requisitos	Norma e/ou especificação (se aplicável)
Dados relacionados com a comunicação de veículos elétricos puros (VEP) e veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	Artigo 2.º	A Comissão adota medidas que estabeleçam as especificações técnicas.
Dados do OBM e do OBFCM	Artigo 4.º	A Comissão adota medidas que estabeleçam as especificações técnicas.

Alinhamento com a Estratégia Europeia para os Dados

Explicação da forma como os requisitos estão alinhados com a Estratégia Europeia para os Dados

A Comissão adota medidas que estabeleçam o alinhamento com a Estratégia Europeia para os Dados.

Alinhamento com o princípio da declaração única

Explicação da forma como foi tido em conta o princípio da declaração única e como foi explorada a possibilidade de reutilização dos dados existentes

O princípio da declaração única será tido em conta nos atos delegados.

Explicação da forma como os dados recentemente criados são localizáveis, acessíveis, interoperáveis e reutilizáveis e cumprem normas de elevada qualidade

Todos os pormenores serão descritos nos futuros atos delegados.

Fluxos de dados

Descrição de âmbito geral dos fluxos de dados

Tipo de dados	Referências aos requisitos	Intervenientes que fornecem os dados	Intervenientes que recebem os dados	Fator que desencadeia o intercâmbio	Frequência (se aplicável)

				o de dados	
Dados relacionados com a comunicação de veículos elétricos puros (VEP) e veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) com a infraestrutura de carregamento, a rede elétrica e os sistemas de alimentação fixos capazes de apoiar funcionalidades de carregamento inteligente e bidirecional.	Artigo 2.º	Fabricantes de veículos Operadores de rede Outros operadores económicos	Fabricantes de veículos Operadores de rede Outros operadores económicos	//	//
Dados do OBM e do OBFCM	Artigo 4.º	Fabricantes de veículos	Comissão Europeia Estados-Membros	//	//

4.3. Soluções digitais

Solução digital	Referências aos requisitos	Principais funcionalidades obrigatórias	Organismo responsável	Como é tida em conta a acessibilidade?	Como é tida em conta a reutilização?	Utilização de tecnologias de IA (se aplicável)
Infraestrutura de dados OBM/OBFCM harmonizada	Artigo 4.º	A Comissão adota medidas que estabeleçam as	Comissão Europeia	Os requisitos de acessibilidade e serão tidos em conta nas	Os requisitos de reutilização serão	//

a ao nível da UE		funcionalidades.		medidas.	tidos em conta nas medidas.	
------------------	--	------------------	--	----------	-----------------------------	--

Solução digital n.º 1

Política digital e/ou setorial (quando aplicáveis)	Explicação da forma como se alinham
<i>Regulamento IA</i>	//
<i>Quadro de cibersegurança da UE</i>	Será tido em conta nas medidas.
<i>eIDAS</i>	Será tido em conta nas medidas.
<i>Plataforma digital única e IMI</i>	Serão tidos em conta nas medidas.
<i>Outras</i>	//

4.4. Avaliação da interoperabilidade

Serviço público digital ou categoria de serviços públicos digitais	Descrição	Referências aos requisitos	Soluções Europa Interoperável (NÃO APLICÁVEL)	Outras soluções de interoperabilidade
Monitorização simplificada do desempenho dos veículos em condições reais de utilização no âmbito da norma Euro 7	Monitorização simplificada do desempenho dos veículos em condições reais de utilização no âmbito da norma Euro 7	Artigo 4.º	//	

Serviço público digital n.º 1

Avaliação	Medidas	Potenciais obstáculos remanescentes (se aplicável)
Alinhamento com as políticas digitais e setoriais existentes		•
Medidas organizativas	• Serão estabelecidas nas medidas.	•

para uma boa prestação de serviços públicos digitais transfronteiras		
Medidas tomadas para assegurar um entendimento comum dos dados	<ul style="list-style-type: none"> • Serão estabelecidas nas medidas. 	•
Utilização de especificações e normas técnicas abertas acordadas em comum	<ul style="list-style-type: none"> • Será estabelecida nas medidas. 	•

4.5. Medidas de apoio à execução digital

Descrição da medida	Referências aos requisitos	Papel da Comissão (se aplicável)	Intervenientes a envolver (se aplicável)	Calendário previsto (se aplicável)
A Comissão adota medidas que estabeleçam as especificações técnicas comuns.	Artigo 2.º Artigo 4.º	A Comissão adota esses atos.	Estados-Membros Operadores económicos	//