



REGULAMENTO (UE) 2026/1791 DA COMISSÃO

de 23 de julho de 2026

que altera e retifica o Regulamento (UE) 2017/1151 no que diz respeito aos procedimentos de homologação das emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais relativamente às últimas datas de matrícula de veículos Euro 6 e a determinados requisitos técnicos específicos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 5.º, n.º 3, e o artigo 14.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 715/2007 regula a homologação de veículos a motor no que respeita às suas emissões. As disposições técnicas específicas necessárias para a aplicação desse regulamento estão estabelecidas no Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão ⁽²⁾.
- (2) Na sequência da entrada em vigor do Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, e a fim de facilitar a aplicação e assegurar a existência de práticas comuns e harmonizadas a nível das autoridades nacionais no que respeita à matrícula de veículos novos, as últimas datas de matrícula dos veículos Euro 6 devem ser refletidas no Regulamento (UE) 2017/1151.
- (3) Do mesmo modo, é necessário alinhar a metodologia do procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros estabelecida no Regulamento (UE) 2017/1151 com o Regulamento n.º 154 da ONU ⁽⁴⁾ no que diz respeito aos veículos movidos a hidrogénio, em especial no que toca à medição das emissões de CO₂.

⁽¹⁾ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

⁽²⁾ 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 (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

⁽³⁾ 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>).

⁽⁴⁾ Regulamento n.º 154 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões-critérios, às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica (WLTP) [2022/2124] (JO L 290 de 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), Série 02 de alterações.

- (4) A fim de assegurar a coerência e o alinhamento com as normas harmonizadas a nível mundial, é necessário alterar as disposições em vigor em conformidade com o Regulamento n.º 154 da ONU. Especificamente, para o ensaio da conformidade do veículo no que diz respeito às emissões por evaporação e aos sistemas de diagnóstico a bordo, deve prevalecer a referência ao Regulamento n.º 154 da ONU para o ensaio das emissões por evaporação (ensaio do tipo 4) e os sistemas de diagnóstico a bordo, e devem ser suprimidos os requisitos de conformidade da produção estabelecidos no anexo I, pontos 4.6 e 4.7, do Regulamento (UE) 2017/1151. Os anexos I e III-A do Regulamento (UE) 2017/1151 devem ser alterados em conformidade.
- (5) A fim de assegurar a coerência e o alinhamento com as normas harmonizadas a nível mundial, é necessário alterar as disposições em vigor em conformidade com o Regulamento n.º 168 da ONU⁽³⁾. O anexo III-A, apêndice 1, do Regulamento (UE) 2017/1151 deve ser revisto para assegurar que as referências ao «sistema portátil de medição das emissões» cumprem os requisitos estabelecidos no anexo 4 do Regulamento n.º 168 da ONU. Acresce que o apêndice 7 deve ser atualizado de modo a refletir os cálculos da correção da deriva em conformidade com o anexo 7, ponto 5.0, do Regulamento n.º 168 da ONU, bem como o método de cálculo com base no caudal mássico do ar e na razão ar/combustível em conformidade com o anexo 7, ponto 7.3, do Regulamento n.º 168 da ONU.
- (6) A fim de esclarecer a aplicabilidade da medição da potência das unidades de tração elétricas, é conveniente estabelecer que tanto a potência útil do motor como a potência máxima de 30 minutos devem ser determinadas quando essas unidades de tração elétricas são constituídas por controladores e motores, que são utilizados como único modo de propulsão durante parte do tempo (veículos híbridos).
- (7) A fim de proporcionar clareza e assegurar o alinhamento com os Regulamentos n.º 154 e n.º 168 da ONU, é necessário corrigir alguns erros que foram detetados sob a forma de referências comuns incorretas e garantir o alinhamento do artigo 2.º, bem como dos anexos I e III-A do Regulamento (UE) 2017/1151, com esses regulamentos da ONU.
- (8) O Regulamento (UE) 2017/1151 deve, portanto, ser alterado e retificado em conformidade.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico — Veículos a Motor,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações ao Regulamento (UE) 2017/1151

Os anexos I, III-A e XX do Regulamento (UE) 2017/1151 são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

Retificação do Regulamento (UE) 2017/1151

Os anexos I e III-A do Regulamento (UE) 2017/1151 são retificados nos termos do anexo II do presente regulamento.

⁽³⁾ Regulamento n.º 168 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões em condições reais de condução (RDE) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

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

Feito em Bruxelas, em 23 de julho de 2026.

Pela Comissão

A Presidente

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Os anexos I, III-A e XX do Regulamento (UE) 2017/1151 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

- a) No ponto 2.4.1, na figura I.2.4, a entrada «Emissões de CO₂, consumo de combustível, consumo de energia elétrica e autonomia elétrica» passa a ter a seguinte redação:

«Emissões de CO ₂ , consumo de combustível, consumo de energia elétrica e autonomia elétrica	Sim	Sim	Sim	Sim ⁽⁹⁾	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (gasolina), Sim ⁽⁹⁾ (hidrogénio)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim	Sim	Sim	Sim ⁽¹⁰⁾ ;
---	-----	-----	-----	--------------------	-----------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	-----	-----	-----	-----------------------

- b) Na figura I.2.4, na lista de notas do quadro, são aditadas as seguintes notas ⁽⁹⁾ e ⁽¹⁰⁾:

«⁽⁹⁾ Quando o veículo estiver a funcionar a hidrogénio, só se determina o consumo de combustível.

⁽¹⁰⁾ Não é necessário proceder à medição das emissões de CO₂.»;

- c) São suprimidos os pontos 4.6 e 4.7;

- d) No apêndice 6, o quadro 1 é alterado do seguinte modo:

- i) As entradas EB, EC, AX, AY e AZ passam a ter a seguinte redação:

«EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	28.11.2027
ED	Euro 6e-bis	Euro 6-2	Pequenos fabricantes M1, N1 ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EB	Euro 6e-bis	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2025	1.1.2026	31.12.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M1, N1	PI, CI			28.11.2027
EC	Euro 6e-bis-FCM	Euro 6-2	M2, N2	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	28.5.2029
EE	Euro 6e-bis-FCM		Pequenos fabricantes M1, N1 ⁽³⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2030
EE	Euro 6e-bis-FCM		Pequenos fabricantes M2, N2 ⁽⁴⁾	PI, CI	1.1.2027	1.1.2028	30.6.2031
AX	n.a.	n.a.	M1, N1	Bateria totalmente elétrica			28.11.2027
AX	n.a.	n.a.	M2, N2	Bateria totalmente elétrica			28.5.2029

AS	n.a.	n.a.	Pequenos fabricantes M1, N1 ⁽³⁾	Bateria totalmente elétrica			30.6.2030
AS	n.a.	n.a.	Pequenos fabricantes M2, N2 ⁽⁴⁾	Bateria totalmente elétrica			30.6.2031
AY	n.a.	n.a.	M1, N1	Pilhas de combustível			28.11.2027
AY	n.a.	n.a.	M2, N2	Pilhas de combustível			28.5.2029
AT	n.a.	n.a.	Pequenos fabricantes M1, N1 ⁽³⁾	Pilhas de combustível			30.6.2030
AT	n.a.	n.a.	Pequenos fabricantes M2, N2 ⁽⁴⁾	Pilhas de combustível			30.6.2031
AZ	n.a.	n.a.	Veículos M1 e N1 que utilizam certificados em conformidade com o ponto 2.1.1. do anexo I	PI, CI			30.6.2030
AZ	n.a.	n.a.	Veículos M2 e N2 que utilizam certificados em conformidade com o ponto 2.1.1. do anexo I	PI, CI			30.6.2031»;

ii) Na lista de notas do quadro, são aditadas as seguintes notas ⁽³⁾ e ⁽⁴⁾:

«⁽³⁾ Veículos das categorias M1 e N1 fabricados por pequenos fabricantes, na aceção do artigo 3.º, n.º 48, do Regulamento (UE) 2024/1257, ou por microfabricantes, na aceção do artigo 3.º, n.º 49, do Regulamento (UE) 2024/1257.

«⁽⁴⁾ Veículos das categorias M2 e N2 fabricados por pequenos fabricantes, na aceção do artigo 3.º, n.º 48, do Regulamento (UE) 2024/1257, ou por microfabricantes, na aceção do artigo 3.º, n.º 49, do Regulamento (UE) 2024/1257.»;

e) No apêndice 7, o primeiro travessão a seguir à frase «Certifica que» passa a ter a seguinte redação:

«— Os modelos de veículos enumerados em anexo ao presente certificado cumprem as disposições do anexo C5, apêndice 1, ponto 7, do Regulamento n.º 154 da ONU (*) respeitantes ao desempenho em utilização do sistema OBD em todas as condições de condução razoavelmente previsíveis.

(*) Regulamento n.º 154 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões-critérios, às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica (WLTP) [2022/2124] (JO L 290 de 10.11.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2124/oj>), Série 02 de alterações.»;

2) O anexo III-A é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 3.3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Os ensaios PEMS não devem ser exigidos para cada “*modelo de veículo no que se refere às emissões*”. O fabricante do veículo pode agrupar vários modelos de veículos no que respeita às emissões para formar uma “família de ensaio PEMS” em conformidade com os requisitos do ponto 3.3.1, que devem ser validados em conformidade com os requisitos do ponto 3.4.»;

b) O apêndice 1 passa a ter a seguinte redação:

(3) «*Apêndice 1*

Sempre que se faça referência a “sistema portátil de medição das emissões” ou “PEMS”, aplicam-se os requisitos estabelecidos no anexo 4 do Regulamento n.º 168 da ONU (*).

(*) Regulamento n.º 168 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões em condições reais de condução (RDE) [2024/211] (JO L, 2024/211, 12.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/211/oj>).»;

c) O apêndice 7 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 5.1 passa a ter a seguinte redação:

«5.1. **Correção da deriva**

A correção da deriva deve ser calculada em conformidade com o ponto 5.0 do anexo 7 do Regulamento n.º 168 da ONU.»;

ii) O ponto 7.3 passa a ter a seguinte redação:

«7.3. **Método de cálculo com base no caudal mássico do ar e na razão ar/combustível**

O caudal mássico instantâneo pode ser calculado em conformidade com o ponto 7.3 do anexo 7 do Regulamento n.º 168 da ONU.»;

iii) No ponto 8, a frase introdutória passa a ter a seguinte redação:

«As emissões mássicas instantâneas [g/s] devem ser determinadas multiplicando a concentração instantânea do poluente em causa [ppm] pelo caudal mássico instantâneo das emissões de escape [kg/s], ambos corrigidos e alinhados quanto ao tempo de transformação, e o respetivo valor u no quadro A7/1. Se forem medidas em base seca, deve aplicar-se a correção base seca/base húmida em conformidade com o ponto 5.2. aos valores das concentrações instantâneas dos componentes antes de se fazerem outros cálculos. Se ocorrerem, os valores negativos de emissões instantâneas são integrados em todas as avaliações de dados posteriores. Os valores dos parâmetros devem entrar no cálculo das emissões instantâneas [g/s] indicadas pelo analisador, caudalímetro, sensor ou ECU. Deve aplicar-se a seguinte equação:»;

3) No anexo XX, o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. INTRODUÇÃO

O presente anexo enuncia os requisitos para a medição:

a) Da potência útil do motor;

b) Da potência útil e da potência máxima durante 30 minutos das unidades de tração elétricas.

No caso de unidades de tração elétricas constituídas por controladores e motores utilizados como o único modo de propulsão durante uma parte do tempo, aplicam-se igualmente os requisitos de medição da potência útil e da potência máxima durante 30 minutos das unidades de tração elétricas para além dos requisitos de medição da potência útil do motor.».

ANEXO II

Os anexos I e III-A do Regulamento (UE) 2017/1151 são retificados do seguinte modo:

- 1) No Anexo I, no ponto 3.5.2.2, a equação passa a ter a seguinte redação:

$$\langle E \rangle = |(V_2 - V_1)|/V_1;$$

- 2) No anexo III-A, o apêndice 9 é retificado do seguinte modo:

- a) No ponto 3.1.2, a terceira equação passa a ter a seguinte redação:

$$\langle (v \times a)_i \rangle = \frac{v_i \times a_i}{3,6};$$

- b) No ponto 3.1.3.1, o quarto parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O número de conjuntos de dados com valores de aceleração $a_i > 0,1 \text{ m/s}^2$ devem ser superiores ou iguais a 100 em cada classe de velocidade.»;

- c) No ponto 4.1.1, «31,365» é substituído por «31,635».
