UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU **CONSELHO**

Bruxelas, 24 de maio de 2019
(OR. en)

2017/0291 (COD) **PE-CONS 57/19**

TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto:	DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

DIRETIVA (UE) 2019/…
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de …

que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[2],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário[3],

---

1 JO C 262 de 25.7.2018, p. 58.
2 JO C 387 de 25.10.2018, p. 70.
3 Posição do Parlamento Europeu de 18 de abril de 2019 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de … .

Considerando o seguinte:

(1) Como salientado nas conclusões do Conselho Europeu de 23-24 de outubro de 2014, a União está empenhada num sistema energético sustentável, competitivo, seguro e descarbonizado. A comunicação da Comissão, de 22 de janeiro de 2014, intitulada «Um quadro político para o clima e a energia no período de 2020 a 2030» assume compromissos ambiciosos no sentido de a União continuar a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em pelo menos 40% até 2030 em comparação com os níveis de 1990, aumentar a percentagem de energias renováveis consumidas em pelo menos 27%, realizar poupanças energéticas de pelo menos 27% e melhorar a segurança energética da União, assim como a sua competitividade e sustentabilidade. Desde então, a Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] fixou a quota de energia proveniente de fontes renováveis em pelo menos 32% do consumo bruto final de energia da União em 2030, enquanto a Diretiva (UE) 2018/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho[2] estabeleceu um novo objetivo de eficiência energética para a União de 32,5% em 2030.

[1] Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

[2] Diretiva (UE) 2018/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, que altera a Diretiva 2012/27/CE relativa à eficiência energética (JO L 328 de 21.12.2018, p. 210).

(2) Na sua comunicação de 20 de julho de 2016 intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica», a Comissão anunciava que, de maneira a cumprir os compromissos assumidos pela União na 21.ª Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas, que teve lugar em Paris, em 2015, a descarbonização do setor dos transportes deveria ser acelerada e as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos provenientes desse setor também deveriam tender resolutamente para taxas nulas até meados do século. Além disso, as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a saúde humana e o ambiente têm de ser significativamente reduzidas sem demora, o que pode ser alcançado através de uma série de iniciativas políticas, incluindo a adoção de medidas que favoreçam uma transferência para o transporte público e a utilização da contratação pública para promover veículos não poluentes.

(3) Na sua comunicação de 31 de maio de 2017 intitulada «A Europa em Movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos», a Comissão sublinha que o aumento da produção e da aceitação de veículos não poluentes, a infraestrutura para combustíveis alternativos e novos serviços de mobilidade, que tirem proveito da digitalização e da automatização na União, oferecem diversos benefícios aos cidadãos, aos Estados-Membros e às indústrias da União. Destes benefícios fazem parte soluções de deslocações mais seguras e sem descontinuidades e a redução da exposição a emissões poluentes nocivas. Além disso, como consta do discurso sobre o estado da União de 13 de setembro de 2017, um dos principais objetivos da União é tornar-se líder mundial em matéria de descarbonização.

(4) Como indicado na referida comunicação da Comissão «A Europa em Movimento», a presente diretiva faz parte de um segundo conjunto de medidas que contribuirão para o empenho da União na mobilidade com nível baixo de emissões. Este conjunto de medidas, apresentado na Comunicação da Comissão de 8 de novembro de 2017 intitulada «Realizar os objetivos em matéria de mobilidade hipocarbónica – Uma União Europeia que protege o planeta, capacita os consumidores e defende a indústria e os trabalhadores», inclui uma combinação de medidas orientadas para a oferta e a procura a fim de orientar a União para a mobilidade com nível baixo de emissões e simultaneamente reforçar a competitividade do ecossistema de mobilidade da União. A promoção de veículos não poluentes deverá ser realizada em paralelo com o desenvolvimento dos transportes públicos, como forma de reduzir o congestionamento rodoviário e, consequentemente, reduzir as emissões e melhorar a qualidade do ar.

(5) A inovação no âmbito das novas tecnologias contribui para reduzir as emissões de CO_2 de veículos e a poluição atmosférica e sonora, favorecendo a descarbonização do setor dos transportes. Um aumento da utilização de veículos com nível baixo ou nulo de emissões irá reduzir as emissões de CO_2 e de determinados poluentes (partículas, óxidos de azoto e hidrocarbonetos não metânico) e assim melhorar a qualidade do ar nas cidades e noutras regiões poluídas, contribuindo simultaneamente para a competitividade e o crescimento da indústria da União nos mercados cada vez mais mundializados desse tipo de veículos. A Comissão deverá prosseguir políticas destinadas a promover a utilização industrial generalizada e o aumento da capacidade de produção dessas novas tecnologias em todos os Estados-Membros, a fim de contribuir para condições de concorrência equitativas e para um desenvolvimento equilibrado entre os Estados-Membros.

(6) As previsões do mercado estimam que os preços de aquisição dos veículos não poluentes continuarão a diminuir. Custos operacionais e de manutenção mais baixos conduzem já hoje a um custo total de propriedade competitivo. A redução prevista dos preços de aquisição reduzirá ainda mais os obstáculos à disponibilização e à penetração no mercado de veículos não poluentes na próxima década.

(7) Embora a União seja uma das principais regiões em termos de investigação e de ecoinovação de elevado valor, é na região Ásia-Pacífico que se situam os maiores produtores de autocarros elétricos a bateria e de baterias. Do mesmo modo, os desenvolvimentos no mercado mundial dos veículos elétricos a bateria são liderados pelos mercados da China e dos Estados Unidos. Uma política ambiciosa da União de contratação respeitante a veículos não poluentes ajudará a fomentar a inovação e promover mais a competitividade e o crescimento da indústria da União nos mercados mundiais em expansão relativos aos veículos não poluentes e infraestruturas tecnológicas conexas. Tal como referido na sua Comunicação de 3 de outubro de 2017, intitulada «Dinamizar a contratação pública em benefício da Europa», a Comissão continuará a liderar os esforços no sentido de assegurar condições de concorrência equitativas e de promover um melhor acesso aos mercados de contratos públicos de países terceiros, incluindo para a compra, o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos de transporte rodoviário.

(8) Tendo em conta que a despesa pública em bens, obras e serviços representou cerca de 16% do PIB em 2018, as autoridades públicas, através da sua política de contratação pública, podem fomentar e apoiar os mercados vocacionados para bens e serviços inovadores. A fim de alcançar tal objetivo, a Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[1] deverá estabelecer requisitos claras e transparentes, incluindo objetivos claros e a longo prazo em matéria de contratação pública e um método simples para o seu cálculo. As Diretivas 2014/24/UE[2] e 2014/25/UE[3] do Parlamento Europeu e do Conselho estabelecem regras mínimas em matéria de contratação pública que coordenam o modo como as autoridades adjudicantes e entidades adjudicantes contratam, obras, fornecimentos e serviços. Em especial, as referidas diretivas estabelecem limiares monetários globais para determinar quais os contratos que estão sujeitos à legislação da União em matéria de contratos públicos. Os referidos, limiares também se aplicam à Diretiva 2009/33/CE.

---

1 Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (JO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

2 Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

3 Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

(9) A disponibilidade de uma infraestrutura de carregamento e de abastecimento suficiente é necessária para a implantação de veículos a combustíveis alternativos. Em 8 de novembro de 2017, a Comissão adotou um plano de ação para apoiar a criação acelerada de uma infraestrutura para combustíveis alternativos na União, incluindo um apoio reforçado à criação de infraestruturas disponíveis ao publico através de fundos da União, ajudando a criar condições mais favoráveis para a transição para veículos não poluentes, incluindo nos transportes públicos. A Comissão procederá à revisão da aplicação da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[1], até 31 de dezembro de 2020, e apresentará uma proposta legislativa para alterar essa diretiva, caso o considere necessário com base nessa revisão.

(10) A Diretiva 2009/33/CE complementa a legislação horizontal da União em matéria de contratos públicos, acrescentando-lhe critérios de sustentabilidade, com o objetivo de estimular o mercado de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. A Comissão realizou uma avaliação *ex post* da Diretiva 2009/33/CE em 2015, onde concluiu que essa diretiva não levou à penetração no mercado de veículos não poluentes em toda a União, particularmente devido a lacunas nas suas disposições relativas ao âmbito de aplicação e à compra de veículos. A referida avaliação constatou que o impacto dessa diretiva foi muito limitado na redução do gás com efeito de estufa e das emissões de poluentes atmosféricos e na promoção da competitividade da indústria.

---

1 Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

(11) A avaliação de impacto realizada pela Comissão com vista a rever a Diretiva 2009/33/CE sublinha os benefícios de mudar a abordagem geral da governação da contratação pública no domínio dos veículos não poluentes ao nível da União. O estabelecimento de objetivos mínimos em matéria de contratação pública pode contribuir para alcançar eficazmente o objetivo de promover e estimular a penetração no mercado de veículos não poluentes, em vez de depender da internalização dos custos externos no conjunto das decisões de contratação, sem deixar de ter em consideração os aspetos ambientais em todas essas decisões. Os benefícios a médio e a longo prazo para os cidadãos e as empresas da União justificam plenamente esta abordagem na medida em que ela permite flexibilidade suficiente às autoridades adjudicantes e às entidades adjudicantes na escolha das tecnologias a utilizar.

(12) O alargamento do âmbito de aplicação da diretiva 2009/33/CE através da inclusão de práticas como o aluguer, a locação financeira ou a locação-venda de veículos, assim como os contratos relativos a certos serviços, assegura que são abrangidas todas as práticas de contratação pública relevantes. Os serviços abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva – tais como os serviços de transporte público rodoviário, serviços de transporte rodoviário de passageiros para fins especiais, transportes não regulares de passageiros, assim como os serviços específicos de correio e de encomendas e os serviços de recolha de lixo – deverão ser aqueles em que os veículos utilizados para a prestação de serviços se inserem nas categorias de veículos abrangidas pela presente diretiva e representam um elemento importante do contrato. Esses serviços deverão ser identificados através dos respetivos códigos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV), enumerados no anexo. Os contratos em vigor não deverão ser afetados retroativamente pela presente diretiva.

(13) As principais partes interessadas apoiam em grande medida uma definição de veículos não poluentes que tenha em conta os requisitos de redução dos gases com efeito de estufa e das emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos veículos ligeiros. A fim de assegurar que existem incentivos adequados para promover a penetração no mercado de veículos com nível baixo ou nulo de emissões na União, as disposições relativas à contratação pública referentes a este tipo de veículos previstas na presente diretiva deverão ser harmonizadas com a definição de veículos com nível nulo ou baixo de emissões prevista no Regulamento (UE) 2019/... do Parlamento Europeu e do Conselho[1+]. As medidas tomadas ao abrigo da presente diretiva irão contribuir para o cumprimento dos requisitos das normas previstos no Regulamento (UE) 2019/…[++]. A fim de melhorar a qualidade do ar, os veículos não poluentes deverão ter um desempenho melhor em comparação com os requisitos mínimos em termos de óxidos de azoto (NOx) e partículas ultrafinas (PN) estabelecidos pelos valores-limite de emissões em condições reais de condução (RDE) em vigor. Para além dos veículos com nível nulo de emissões, existem atualmente poucos veículos ligeiros com emissões de poluentes atmosféricos de 80% ou menos dos atuais limites de emissões. Contudo, o número de veículos ligeiros deste tipo deverá aumentar nos próximos anos, em especial os veículos híbridos recarregáveis. Uma abordagem mais ambiciosa em matéria de contratação pública pode constituir um importante incentivo adicional para o mercado.

---

1 Regulamento n.º 2019/... do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L ...).

\+ JO: inserir no texto o número do regulamento constante do documento PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) e inserir o número, data, título e referência do JO desse regulamento na nota de rodapé.

++ JO: inserir no texto o número do regulamento constante do documento PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)).

(14) Os veículos pesados não poluentes deverão ser definidos através da utilização de combustíveis alternativos de acordo com a Diretiva 2014/94/UE. Caso os biocombustíveis líquidos e os combustíveis sintéticos ou parafínicos devam ser utilizados para os veículos objeto de contratação pública, as autoridades adjudicantes e as entidades adjudicantes têm de assegurar – através de cláusulas contratuais obrigatórias ou de meios igualmente eficazes no âmbito do procedimento de adjudicação de contratos públicos – que apenas esses combustíveis devem ser utilizados nesses veículos. Estes combustíveis podem conter aditivos para combustíveis – como é o caso, por exemplo, do combustível à base de etanol para motores diesel adaptados (ED95) – não deverão ser misturados com combustíveis fósseis.

(15) No intuito de melhorar a qualidade do ar nos municípios, é fundamental renovar a frota de transporte com veículos não poluentes. Além disso, os princípios da economia circular impõem o prolongamento da vida útil dos produtos. Por conseguinte, os veículos que cumprem os requisitos para veículos não poluentes ou com nível nulo de emissões em resultado da adaptação deverão também ser contabilizados para efeitos da consecução dos respetivos objetivos mínimos em matéria de contratação pública.

(16) Os veículos ligeiros e os veículos pesados são utilizados para diferentes fins e possuem diferentes níveis de maturidade no mercado, e seria benéfico se as disposições em matéria de contratação pública refletissem essas diferenças. A avaliação de impacto reconheceu que os mercados para os autocarros urbanos com nível baixo ou nulo de emissões se caracterizam por uma crescente maturidade no mercado, enquanto os mercados relativos aos pesados de mercadorias do mesmo género ainda se encontram numa fase anterior de desenvolvimento. Devido ao nível limitado de maturidade no mercado dos autocarros expresso com nível baixo ou nulo de emissões, ao papel relativamente limitado da contratação pública neste segmento de mercado e aos seus requisitos operacionais específicos, os autocarros expresso não deverão ser incluídos no âmbito de aplicação da presente diretiva. Em consonância com a abordagem adotada no Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] e no Regulamento n.º 107 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), os veículos da categoria M_3 com áreas destinadas a passageiros de pé, a fim de permitir o movimento frequente dos mesmos, são considerados autocarros, enquanto os veículos da categoria M_3 com uma área muito limitada ou nula para passageiros de pé são considerados autocarros expresso. Dado o mercado muito limitado dos autocarros de dois andares e as suas limitações de conceção específicas, é adequado aplicar – durante o primeiro período de referência abrangido pela presente diretiva – objetivos mínimos em matéria de contratação pública mais baixos para os veículos com nível nulo de emissões dessa categoria de veículos pesados nos Estados-Membros onde os autocarros de dois andares representam uma parte significativa da contratação pública.

[1] Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

(17) A fim de evitar a imposição de encargos desproporcionados às autoridades públicas e aos operadores, os Estados-Membros deverão poder isentar dos requisitos da presente diretiva a contratação pública de determinados veículos com características específicas relacionadas com os seus requisitos operacionais. Esses incluem veículos blindados, ambulâncias, carros funerários, veículos da categoria M_1 acessíveis a cadeiras de rodas, gruas automóveis, veículos concebidos e construídos para serem utilizados principalmente em estaleiros de construção ou pedreiras e instalações portuárias ou aeroportuárias, bem como veículos especificamente concebidos e construídos ou adaptados para utilização pelas forças armadas, pela proteção civil, por bombeiros e pelas forças responsáveis pela manutenção da ordem pública. Essas adaptações podem dizer respeito à instalação de equipamento de comunicações especializado ou de luzes de emergência. Os requisitos previstos na presente diretiva não se deverão aplicar aos veículos concebidos e construídos especificamente para efetuar obras e que não se adequam ao transporte de passageiros ou de mercadorias, em especial os veículos para manutenção de estradas, como os limpa-neves.

(18) O estabelecimento de objetivos mínimos em matéria de contratação pública relativa a veículos não poluentes, a alcançar a nível dos Estados-Membros em dois períodos de referência que terminam em 2025 e 2030 respetivamente, deverá contribuir para transmitir segurança estratégica aos mercados onde os investimentos na mobilidade com nível baixo ou nulo de emissões são necessários. Os objetivos mínimos estabelecidos apoiam a criação de um mercado para os veículos não poluentes em toda a União. Esses objetivos proporcionam tempo suficiente para a adaptação dos processos relativos à contratação pública e dão um sinal claro aos mercados. Além disso, a imposição de que metade do objetivo mínimo para os autocarros adjudicados nos períodos de referência referidos deva ser cumprido através da contratação pública de autocarros com nível nulo de emissões reforça o compromisso de descarbonização do setor dos transportes. Note-se que os troleicarros são considerados autocarros com nível nulo de emissões, desde que apenas funcionem com energia elétrica ou que utilizem apenas uma propulsão com nível nulo de emissões quando não estão ligados à rede; caso contrário, ainda são considerados veículos não poluentes. A avaliação de impacto observa que os Estados-Membros estabelecem cada vez mais objetivos a nível nacional, consoante a sua capacidade económica e a gravidade do problema. Diferentes objetivos deverão ser estabelecidos para os diferentes Estados-Membros de acordo com a respetiva capacidade económica (produto interno bruto (PIB) per capita) e com a exposição de cada um à poluição (densidade populacional urbana). A avaliação do impacto territorial realizada no contexto da presente diretiva demonstrou que o impacto será distribuído uniformemente entre as regiões da União.

(19) Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de repartir os esforços para cumprir os objetivos mínimos no âmbito do seu território, de acordo com o respetivo quadro constitucional e com os seus objetivos em matéria de política de transportes. Na repartição de esforços no âmbito dum Estado-Membro podem ser tidos em conta diferentes fatores – como as diferenças em termos de capacidade económica, a qualidade do ar, a densidade populacional, as características dos sistemas de transporte, as políticas em matéria de descarbonização dos transportes e redução da poluição atmosférica – ou quaisquer outros critérios pertinentes.

(20) Os veículos com um nível nulo de gases de emissões de escape também deixam uma pegada ambiental, devido às emissões provenientes da cadeia de abastecimento dos combustíveis, da fase de extração ao depósito, bem como em virtude do processo de fabrico dos componentes e do seu nível de reciclagem. Para assegurar a conformidade com os objetivos de sustentabilidade, as baterias deverão ser produzidas com o mínimo impacto ambiental, dentro e fora da União, em especial no que se refere ao processo de extração das matérias-primas utilizadas na sua produção. A promoção de tecnologias que permitem ultrapassar este desafio, como as baterias sustentáveis e recicláveis, pode contribuir para a sustentabilidade global dos veículos elétricos, através de iniciativas como a Aliança Europeia para as Baterias e o Plano de Ação da UE para as Baterias e no contexto da revisão da Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[1]. A possível reflexão das emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida e das emissões de CO_2 em todo o ciclo de produção e utilização («well-to-wheels») dos veículos deverá ser considerada no período posterior a 2030 tendo em conta as disposições relevantes do direito da União para o seu cálculo nesse momento.

[1] Diretiva 2006/66/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativa a pilhas e acumuladores e respetivos resíduos e que revoga a Diretiva 91/157/CEE (JO L 266 de 26.9.2006, p. 1).

(21) Na sua recomendação ao Conselho e à Comissão, de 4 de abril de 2017, na sequência do inquérito sobre a medição das emissões no setor automóvel[1], o Parlamento Europeu convidou os Estados-Membros a promoverem políticas em matéria de contratos públicos «verdes» – através da aquisição de veículos de emissões zero e de veículos de emissões ultrabaixas pelas autoridades públicas para o seu próprio parque automóvel ou para programas de partilha de automóveis com participação pública ou semi-pública – e a eliminarem progressivamente, até 2035, os veículos novos emissores de CO_2.

(22) O impacto máximo pode ser alcançado se a contratação pública respeitante aos veículos não poluentes for orientada para áreas com um grau relativamente elevado de poluição atmosférica e sonora. As autoridades públicas dos Estados-Membros são incentivadas a incidir a sua ação particularmente nessas áreas quando aplicarem os seus objetivos nacionais mínimos em matéria de contratação pública. As autoridades públicas são ainda incentivadas a tomar medidas como a disponibilização às autoridades adjudicantes e entidades adjudicantes de recursos financeiros suficientes, a fim de evitar que os custos do cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública estabelecidos na presente diretiva resultem em preços de bilhetes mais elevados para os consumidores ou na redução dos serviços de transporte público ou que desencorajem o desenvolvimento de transportes não rodoviários não poluentes, como os elétricos e metropolitanos. As autoridades públicas deverão refletir as medidas correspondentes nos seus relatórios a elaborar por força da presente diretiva. A fim de evitar encargos desproporcionados e de otimizar os resultados potenciais da presente diretiva, deverá ser prestada assistência técnica adequada às autoridades públicas.

[1] JO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

(23) O transporte público apenas contribui com uma pequena parte das emissões provenientes do setor dos transportes. A fim de continuar a promover a descarbonização do setor dos transportes, melhorar a qualidade do ar e manter condições equitativas entre os diferentes operadores, os Estados-Membros podem – de acordo com o direito da União – decidir impor também requisitos semelhantes aos operadores e serviços privados não abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva – como as empresas de táxis, de aluguer de automóveis e de partilha de trajetos.

(24) O cálculo dos custos do ciclo de vida constitui uma importante ferramenta para as autoridades adjudicantes e as entidades adjudicantes, para abranger os custos energéticos e ambientais durante o ciclo de vida de um veículo, incluindo o custo das emissões de gás com efeito de estufa e de outras emissões poluentes com base numa metodologia adequada para determinar o seu valor monetário. Dado o escasso recurso à metodologia para o cálculo dos custos operacionais durante o tempo de vida no âmbito da Diretiva 2009/33/CE e face às informações prestadas pelas autoridades adjudicantes e entidades adjudicantes sobre a utilização de metodologias próprias moduladas à medida de circunstâncias e necessidades específicas, não deverá ser imposta qualquer metodologia de uso obrigatório, devendo as autoridades adjudicantes e as entidades adjudicantes poder escolher qualquer metodologia que desejem para o cálculo dos custos do ciclo de vida no âmbito dos seus procedimentos de contratação, com base no critério da proposta economicamente mais vantajosa, conforme previsto no artigo 67.º da Diretiva 2014/24/UE e no artigo 82.º da Diretiva 2014/25/UE, tendo em consideração a eficiência em termos de custos ao longo do tempo de vida do veículo, assim como aspetos ambientais e sociais.

(25) Os relatórios sobre a contratação pública a prepara por força da presente diretiva deverão fornecer uma clara panorâmica do mercado, a fim de permitir um controlo eficaz da aplicação da presente diretiva. Os referidos relatórios deverão ter início com a apresentação preliminar de informações pelos Estados-Membros à Comissão até ... [36 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] e continuar com um primeiro relatório completo sobre a execução dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública em 2026 e, a partir daí, de três em três anos. O calendário deverá ser alinhado com as obrigações de comunicação de informações previstas nas Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE. A fim de minimizar o ónus administrativo que recai sobre os organismos públicos e de estabelecer uma panorâmica do mercado eficaz, deverão ser previstas formas simplificadas de apresentação de relatórios. A Comissão fornecerá soluções para o registo e o controlo no âmbito da base de dados do diário eletrónico de concursos e assegurará a apresentação de relatórios completos respeitantes aos veículos com nível baixo ou nulo de emissões e outros veículos movidos a combustíveis alternativos dentro do contexto do vocabulário comum para os contratos públicos da União. Os códigos específicos constantes desse vocabulário comum para os contratos públicos contribuirão para o registo e o controlo no âmbito da base de dados do diário eletrónico de concursos.

(26) Um maior apoio à penetração no mercado de veículos não poluentes e respetivas infraestruturas pode ser conseguido através da adoção de medidas de apoio público direcionado a nível nacional e da União. Essas medidas incluem uma maior utilização dos fundos da União para apoiar a renovação das frotas do transporte público e um melhor intercâmbio de conhecimentos e uma melhor harmonização da contratação, a fim de permitir ações a uma escala suficientemente lata para comportar reduções de custos e impacto no mercado. A possibilidade de apoio público a favor da promoção do desenvolvimento das infraestruturas necessárias à distribuição de combustíveis alternativos é reconhecida nas orientações em matéria de ajudas estatais para a proteção ambiental e a energia 2014-2020[1]. Todavia, o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente os artigos 107.º e 108.º, continua a aplicar-se no que respeita ao referido apoio público.

[1] JO C 200 de 28.6.2014, p. 1.

(27) As medidas de apoio específicas à contratação pública de veículos não poluentes podem ajudar as autoridades adjudicantes e as entidades adjudicantes. Ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual (QFP) para o período de 2014-2020, a União já tem ao dispor um conjunto de fundos diferentes para apoiar os Estados-Membros, as autoridades locais e os operadores em causa na sua transição para a mobilidade sustentável. Em especial, os Fundos Europeus Estruturais e de Investimento são uma das principais fontes de financiamento de projetos de mobilidade urbana. O Horizonte 2020 – o programa de investigação da União criado pelo Regulamento (UE) n.º 1291/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho[1] – financia projetos de investigação e inovação sobre mobilidade urbana e cidades e comunidades inteligentes, ao passo que o Mecanismo Interligar a Europa – criado pelo Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho[2] – consagra o apoio à implantação de infraestruturas relevantes nos nós urbanos. A introdução duma definição de veículos não poluentes e a fixação de objetivos mínimos para a sua contratação pública na presente diretiva podem ajudar a garantir uma melhor utilização dos instrumentos financeiros da União, incluindo no próximo QFP para o período de 2021-2027. Essas medidas de apoio irão permitir reduzir o elevado investimento inicial relativo às alterações das infraestruturas e apoiar a descarbonização dos transportes.

---

1 Regulamento (UE) n.º 1291/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Horizonte 2020 – Programa-Quadro de Investigação e Inovação (2014-2020) e que revoga a Decisão n.º 1982/2006/CE (JO L 347 de 20.12.2013, p. 104).

2 Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010 (JO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

(28) A fim de ajudar a garantir que os benefícios potenciais sejam plenamente explorados, a Comissão deverá dar orientações aos Estados-Membros acerca dos diferentes fundos da União que possam ser utilizados e deverá facilitar e estruturar o intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas entre os Estados-Membros, a fim de promover a aquisição, aluguer, locação financeira ou locação-venda de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes pelas autoridades adjudicantes e pelas entidades adjudicantes. A Comissão deverá continuar igualmente a prestar serviços de aconselhamento financeiro e técnico às autoridades locais e aos operadores, nomeadamente através da Plataforma Europeia de Aconselhamento ao Investimento, da JASPERS e da JESSICA. Essa assistência deverá incluir o incentivo às autoridades adjudicantes e às entidades adjudicantes para congregarem os seus recursos na contratação pública conjunta de veículos de transporte rodoviário com nível baixo de emissões e energeticamente eficientes, a fim de alcançar economias de escala e facilitar a concretização dos objetivos da presente diretiva.

(29) A fim de maximizar o impacto dos investimentos, o planeamento urbano e a mobilidade deverão ser melhor coordenados, designadamente através da utilização de planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS). Estes PMUS são desenvolvidos em determinados domínios de ação e em cooperação com diferentes níveis de governação, combinando diferentes modos de transporte, segurança rodoviária, transporte de mercadorias, gestão da mobilidade e sistemas de transporte inteligentes. Os PMUS podem também desempenhar um papel importante na concretização dos objetivos da União em matéria de redução das emissões de CO_2 e da poluição atmosférica e sonora.

(30) A fim de assegurar condições uniformes de execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que diz respeito ao estabelecimento do modelo uniforme dos relatórios dos Estados-Membros e das suas formas de transmissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho[1].

(31) Até 31 de dezembro de 2027, a Comissão deverá rever a aplicação da Diretiva 2009/33/CE. Essa revisão deverá ser acompanhada, se for caso disso, duma proposta legislativa de alteração da referida diretiva para o período após 2030, incluindo o estabelecimento de novos objetivos ambiciosos e o alargamento do âmbito de aplicação a outras categorias de veículos, como os da categoria L e as máquinas dos estaleiros de construção. Nessa revisão, a Comissão deverá também avaliar, nomeadamente, a possibilidade de alinhar a presente diretiva com qualquer metodologia para contabilizar as emissões de CO_2 ao longo do ciclo de vida e as emissões de CO_2 em todo o ciclo de produção e utilização («well-to-wheels») desenvolvida no contexto das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos da UE, bem como a possibilidade de promoção de baterias sustentáveis e recicláveis e de utilização de pneus de categoria superior e recauchutados.

(32) Apesar de os objetivos em matéria de contratação pública previstos na presente diretiva não serem aplicáveis às instituições da União, é desejável que estas últimas deem o exemplo.

---

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

(33) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, promover a procura de veículos não poluentes a favor de uma transição para a mobilidade hipocarbónica, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido ao quadro político comum e de longo prazo e à sua dimensão, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos.

(34) De acordo com a declaração política conjunta, de 28 de setembro de 2011, dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos[1], os Estados Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica.

(35) Por conseguinte, a Diretiva 2009/33/CE deverá ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

[1] JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2009/33/CE

A Diretiva 2009/33/CE é alterada do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes a favor da mobilidade com nível baixo de emissões».

2) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 1.º*
Objeto e objetivos

A presente diretiva estabelece que os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades adjudicantes e as entidades adjudicantes tenham em conta os impactos energético e ambiental durante o tempo de vida – incluindo o consumo de energia e as emissões de CO_2 e de determinados poluentes – na contratação pública de determinados veículos de transporte rodoviário, tendo como objetivos promover e estimular o mercado de veículos não poluentes e energeticamente eficientes e melhorar a contribuição do setor dos transportes para as políticas da União nos domínios do ambiente, do clima e da energia.».

3) O artigo 2.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 2.º*

Isenções

Os Estados-Membros podem isentar do cumprimento dos requisitos estabelecidos na presente diretiva os veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), o artigo 2.º, n.º 3, alíneas a) e b), e o anexo I, parte A, pontos 5.2 a 5.5 e ponto 5.7, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho[*].

_____

[*] 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).».

4) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 3.º*
Âmbito

1. A presente diretiva aplica-se à contratação pública através de:

a) Contratos de compra e venda, aluguer, locação financeira ou locação-venda de veículos de transporte rodoviário adjudicados por autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes, na medida em que estejam obrigadas a aplicar os procedimentos de contratação pública estabelecidos nas Diretivas 2014/24/UE* e 2014/25/UE** do Parlamento Europeu e do Conselho;

b) Contratos de serviço público, na aceção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho*** tendo como objeto a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros acima de um limiar a fixar pelos Estados-Membros que não exceda o limiar aplicável fixado no artigo 5.º, n.º 4, do referido regulamento;

c) Contratos de serviços estabelecidos no quadro 1 do anexo da presente diretiva, na medida em que as autoridades adjudicantes ou as entidades adjudicantes estejam obrigados a aplicar os procedimentos de contratação pública estabelecidos nas Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE.

A presente diretiva deve aplicar-se apenas aos contratos para os quais o convite à apresentação de propostas tenha sido enviado após ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] ou – nos casos em que não esteja previsto um convite à apresentação de propostas – em que a autoridade adjudicante ou a entidade adjudicante tenha dado início ao procedimento de contratação pública após essa data.

2. A presente diretiva não é aplicável a:

a) Veículos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, alíneas a), b) e c), e o artigo 2.º, n.º 3, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 2018/858;

b) Veículos da categoria M_3, com exceção dos veículos das classes I e A, na aceção do artigo 3.º, pontos 2 e 3, do Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho[****].

---

[*] Diretiva 2014/24/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos e que revoga a Diretiva 2004/18/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

[**] Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

*** Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

**** Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).».

5) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 4.º*

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

1) «Autoridade adjudicante», as autoridades adjudicantes na aceção do artigo 2.º, n.º 1, ponto 1, da Diretiva 2014/24/UE e do artigo 3.º da Diretiva 2014/25/UE;

2) «Entidades adjudicantes», as entidades adjudicantes na aceção do artigo 4.º da Diretiva 2014/25/UE;

3) «Veículo de transporte rodoviário», um veículo da categoria M ou N, tal na aceção do artigo 4.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento (UE) n.º 2018/858;

4) «Veículo não poluente»:

a) Um veículo da categoria M_1, M_2 ou N_1 com um máximo de emissões de gases de escape expressas em g/km de CO_2 e emissões de poluentes em condições reais de condução inferiores a uma percentagem dos limiares aplicáveis de emissões tal como estabelecido no quadro 2 do anexo, ou;

b) Um veículo da categoria M_3, N_2 ou N_3 que utilize combustíveis alternativos, na aceção do artigo 2.º, pontos 1 e 2, da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[*], com exclusão dos combustíveis produzidos a partir de matérias-primas com um elevado risco de alteração indireta do uso do solo, relativamente às quais foi observada uma significativa expansão da superfície de produção para terrenos com elevado teor de carbono, nos termos do artigo 26.º da Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho[**]. No caso dos veículos que utilizam biocombustíveis líquidos e combustíveis sintéticos e parafínicos, estes não podem ser misturados com combustíveis fósseis convencionais;

5) «Veículo pesado com nível nulo de emissões», um veículo não poluente na aceção do artigo 4.º, ponto 4, alínea b), sem motor de combustão interna; ou com um motor de combustão interna que emita menos de 1 g de CO_2/kWh, medido nos termos do Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho[***], e das respetivas medidas de execução; ou que emita menos de 1 g de CO_2/km, medido nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho[****], e das respetivas medidas de execução.

---

* Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

** Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 328 de 21.12.2018, p. 82)

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

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

6) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 5.º*

Objetivos mínimos em matéria de contratação pública

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a contratação pública de veículos e serviços a que se refere o artigo 3.º, cumpre os objetivos mínimos em matéria de contratação pública para os veículos ligeiros não poluentes previstos no quadro 3 do anexo e, para os veículos pesados não poluentes previstos no quadro 4 do anexo. Esses objetivos são expressos como percentagens mínimas de veículos não poluentes no número total de veículos de transporte rodoviário abrangidos pelo conjunto de todos os contratos a que se refere o artigo 3.º, adjudicados entre ... [24 meses após a data de transposição da presente diretiva modificativa] e 31 de dezembro de 2025, para o primeiro período de referência, e entre 1 de janeiro de 2026 e 31 de dezembro de 2030, para o segundo período de referência.

2. Para efeitos do cálculo dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública, a data a ter em conta é a data de conclusão do procedimento de contratação pública, mediante a atribuição do contrato.

3. Os veículos que cumpram a definição de veículo não poluente na aceção do artigo 4.º, ponto 4, ou de veículo pesado com nível nulo de emissões na aceção do artigo 4.º, ponto 5, em resultado de adaptação podem ser contabilizados como veículos não poluentes ou veículos pesados com nível nulo de emissões, respetivamente, para efeitos de cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública.

4. No caso dos contratos a que se refere o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), o número de veículos de transporte rodoviário objeto de compra, aluguer, locação financeira ou locação-venda no âmbito de cada contrato deve ser tido em conta para efeitos da avaliação do cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública.

5. No caso dos contratos a que se refere o artigo 3.º, n.º 1, alíneas b) e c), o número de veículos de transporte rodoviário utilizados para a prestação de serviços abrangidos por cada contrato deve ser tido em conta para efeitos da avaliação do cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública.

6. Caso não sejam adotados novos objetivos para o período após 1 de janeiro de 2030, os objetivos fixados para o segundo período de referência continuam a ser aplicáveis e são calculados nos termos dos n.ºs 1 a 5, para períodos subsequentes de cinco anos.

7. Os Estados-Membros podem aplicar ou autorizar as suas autoridades adjudicantes ou entidades adjudicantes a aplicar objetivos nacionais superiores ou requisitos mais rigorosos do que os referidos no anexo.».

7) São suprimidos os artigos 6.º e 7.º.

8) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 8.º*
Intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas

A Comissão facilita e estrutura o intercâmbio de conhecimentos e melhores práticas entre Estados-Membros relativos a práticas de promoção da contratação pública de veículos não poluentes e energeticamente eficientes pelas autoridades adjudicantes e entidades adjudicantes.».

9) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 9.º*
Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 9.º da Diretiva 2014/94/CE.

   Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho*.

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

3. Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para a formulação do parecer, o seu presidente assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

---

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

10) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 10.º*

Apresentação de relatórios e revisão

1. Até ... [36 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] os Estados-Membros devem informar a Comissão sobre as medidas tomadas para dar execução à presente diretiva e sobre as medidas que poderão vir a tomar em relação a futuras atividades de execução, incluindo o calendário e a eventual partilha de esforços entre os diferentes níveis de governação, bem como quaisquer outras informações que os Estados-Membros considerem relevantes.

2. Até 18 de abril de 2026 e, em seguida, de três em três anos, os Estados-Membros apresentam à Comissão um relatório sobre a execução da presente diretiva. Esses relatórios devem acompanhar os relatórios previstos no artigo 83.º, n.º 3, segundo parágrafo, da Diretiva 2014/24/UE e no artigo 99.º, n.º 3, segundo parágrafo, da Diretiva 2014/25/UE e conter informações sobre as medidas tomadas para dar execução à presente diretiva, as futuras atividades de execução, assim como outras informações que o Estado-Membro considere relevantes. Esses relatórios devem incluir igualmente o número e as categorias de veículos abrangidos pelos contratos a que se refere o artigo 3.º, n.º 1, da presente diretiva, com base nos dados fornecidos pela Comissão nos termos do n.º 3 do presente artigo. As informações devem ser apresentadas com base nas categorias previstas no Regulamento (CE) n.º 2195/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho[*].

3. A fim de apoiar os Estados-Membros nas suas obrigações em matéria de apresentação de relatórios, a Comissão deve recolher e publicar o número e as categorias de veículos abrangidos pelos contratos a que se refere o artigo 3.º, n.º 1, alíneas a) e c), da presente diretiva, extraindo os dados pertinentes dos anúncios de adjudicação de contratos publicados na base de dados do diário eletrónico de concursos (TED – Tenders Electronic Daily), nos termos das Diretivas 2014/24/UE e 2014/25/UE.

4. Até 18 de abril de 2027 e, posteriormente, de três em três anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, especificando as medidas tomadas pelos Estados-Membros a este respeito, na sequência dos relatórios a que se refere o n.º 2.

5. Até 31 de dezembro de 2027, a Comissão deve rever a aplicação da presente diretiva e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa de alteração da mesma para o período após 2030, incluindo o estabelecimento de novos objetivos e a inclusão de outras categorias de veículos, como os veículos de duas e três rodas.

6. A Comissão adota atos de execução nos termos do artigo 9.º, n.º 2, estabelecendo o formato dos relatórios a que se refere o n.º 2 do presente artigo e as suas formas de transmissão.

---

* Regulamento (CE) n.º 2195/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, relativo ao Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV) (JO L 340 de 16.12.2002, p. 1).».

11) O anexo é substituído pelo texto constante do anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até ... [24 meses contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]. Do facto informam imediatamente a Comissão.

   As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em …, em …

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

ANEXO

«ANEXO

Informações para a aplicação dos objetivos mínimos
em matéria de contratação pública de veículos de transporte rodoviário não poluentes
a favor da mobilidade com nível baixo de emissões nos Estados-Membros

Quadro 1: Códigos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos de serviços a que se refere o artigo 3.º, n.º 1, alínea c)

Código CPV	Descrição
60112000-6	Serviços de transporte público rodoviário
60130000-8	Serviços de transporte rodoviário de passageiros com finalidade específica
60140000-1	Transportes não regulares de passageiros
90511000-2	Serviços de recolha de resíduos
60160000-7	Transporte rodoviário de correio
60161000-4	Serviços de transporte de encomendas
64121100-1	Serviços de distribuição de correio
64121200-2	Serviços de entrega de encomendas

Quadro 2: Limiares de emissões aplicáveis aos veículos ligeiros não poluentes

Categorias de veículos	Até 31 de dezembro de 2025		A partir de 31 de dezembro de 2026	
	g/km de CO_2	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução* em percentagem de limites de emissão**	g/km de CO_2	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução* em percentagem de limites de emissão**
M_1	50	80 %	0	Não aplicável
M_2	50	80 %	0	Não aplicável
N_1	50	80 %	0	Não aplicável

* Emissões em condições reais de condução (RDE) de partículas ultrafinas em #/km (PN) e óxidos de azoto em mg/km (NOx), como indicado no ponto 48.2 do certificado de conformidade, conforme descrito no anexo IX da Diretiva 2007/46/CE, para efeitos de emissões em percursos completos e urbanos RDE.

** Limite de emissões aplicável constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ou de diplomas que o venham a suceder.

Quadro 3: Objetivo mínimo em matéria de contratação pública para a percentagem de veículos ligeiros não poluentes nos termos do quadro 2 no âmbito de todos os veículos ligeiros abrangidos pelos contratos a que se refere o artigo 3.º, a nível dos Estados-Membros

Estado-Membro	De ... [24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030
Luxemburgo	38,5 %	38,5 %
Suécia	38,5 %	38,5 %
Dinamarca	37,4 %	37,4 %
Finlândia	38,5 %	38,5 %
Alemanha	38,5 %	38,5 %
França	37,4 %	37,4 %
Reino Unido	38,5 %	38,5 %
Países Baixos	38,5 %	38,5 %
Áustria	38,5 %	38,5 %
Bélgica	38,5 %	38,5 %
Itália	38,5 %	38,5 %
Irlanda	38,5 %	38,5 %
Espanha	36,3 %	36,3 %
Chipre	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Grécia	25,3 %	25,3 %

Estado-Membro	De ... [24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030
Eslovénia	22 %	22 %
Chéquia	29,7 %	29,7 %
Estónia	23,1 %	23,1 %
Eslováquia	22 %	22 %
Lituânia	20,9 %	20,9 %
Polónia	22 %	22 %
Croácia	18,7 %	18,7 %
Hungria	23,1 %	23,1 %
Letónia	22 %	22 %
Roménia	18,7 %	18,7 %
Bulgária	17,6 %	17,6 %

Quadro 4: Objetivo mínimo em matéria de contratação pública para a percentagem de veículos pesados não poluentes no número total de veículos pesados abrangidos pelos contratos a que se refere o artigo 3.º, a nível dos Estados-Membros*

Estado-Membro	Camiões (veículos das categorias N_2 e N_3)		Autocarros (veículos da categoria M_3)*	
	De... [24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030	De... [24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030
Luxemburgo	10 %	15 %	45 %	65 %
Suécia	10 %	15 %	45 %	65 %
Dinamarca	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlândia	9 %	15 %	41 %	59 %
Alemanha	10 %	15 %	45 %	65 %
França	10 %	15 %	43 %	61 %
Reino Unido	10 %	15 %	45 %	65 %
Países Baixos	10 %	15 %	45 %	65 %
Áustria	10 %	15 %	45 %	65 %
Bélgica	10 %	15 %	45 %	65 %
Itália	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlanda	10 %	15 %	45 %	65 %
Espanha	10 %	14 %	45 %	65 %
Chipre	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Grécia	8 %	10 %	33 %	47 %

Estado-Membro	Camiões (veículos das categorias N_2 e N_3)		Autocarros (veículos da categoria M_3)*	
	De... [24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030	De... [24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa] a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030
Eslovénia	7 %	9 %	28 %	40 %
Chéquia	9 %	11 %	41 %	60 %
Estónia	7 %	9 %	31 %	43 %
Eslováquia	8 %	9 %	34 %	48 %
Lituânia	8 %	9 %	42 %	60 %
Polónia	7 %	9 %	32 %	46 %
Croácia	6 %	7 %	27 %	38 %
Hungria	8 %	9 %	37 %	53 %
Letónia	8 %	9 %	35 %	50 %
Roménia	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgária	7 %	8 %	34 %	48 %

* Metade do objetivo mínimo para a percentagem de autocarros não poluentes deve ser cumprido através da contratação de autocarros com nível nulo de emissões, tal como determina o artigo 4.º, ponto 5. Este requisito é reduzido para um quarto do objetivo mínimo para o primeiro período de referência se mais de 80% dos autocarros abrangidos pelo conjunto de todos os contratos a que se refere o artigo 3.º, adjudicados durante esse período num Estado-Membro, forem autocarros de dois andares.