

Bruxelas, 18 de maio de 2018
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2018/0143 (COD)**

**8922/18
ADD 4**

**CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	17 de maio de 2018
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2018) 186 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos veículos pesados novos

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2018) 186 final.

Anexo: SWD(2018) 186 final

Bruxelas, 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Ficha de resumo
Avaliação de impacto sobre uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos veículos pesados novos
A. Necessidade de ação
Porquê? Qual é o problema em causa?
Entre 1990 e 2015, as emissões de CO₂ dos veículos pesados aumentaram cerca de 19 %. Atualmente, as emissões de CO₂ dos veículos pesados não estão reguladas na UE, contrariamente às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais. Muitas tecnologias com boa relação custo-eficácia e facilmente disponíveis para melhorar a eficiência energética no consumo de combustível não estão largamente implantadas no mercado, embora os seus custos sejam baixos e essas tecnologias pudessem traduzir-se em poupanças líquidas substanciais. Esta situação deve-se, principalmente, a informações imperfeitas e assimétricas sobre o mercado de veículos novos, uma vez que se torna complexo para os operadores do setor dos transportes, maioritariamente PME, aceder às informações técnicas sobre essas tecnologias e utilizá-las plenamente. Como resultado, os problemas identificados são: 1) Sem nenhuma medida adicional, prevê-se um aumento das emissões de CO₂ dos veículos pesados até 6 % entre 2015 e 2030. 2) Tanto os operadores do setor dos transportes como os seus clientes não tirarão partido de poupanças de combustível possíveis. 3) Os fabricantes europeus de veículos pesados e os fornecedores de componentes para esses veículos correm o risco de perder a sua liderança tecnológica inovadora, visto que mercados importantes como os EUA, o Canadá, o Japão e a China implementaram, nos últimos anos, normas de emissões para estimular a inovação e melhorar rapidamente a eficiência dos veículos. As partes afetadas incluem a população em geral, os operadores do setor dos transportes de mercadorias e os fabricantes de veículos pesados.
O que se espera alcançar com esta iniciativa?
A iniciativa deve: 1) contribuir para o cumprimento dos compromissos da UE no âmbito do Acordo de Paris, mediante a redução das emissões de CO ₂ dos veículos pesados, 2) reduzir os custos operacionais para os operadores do setor dos transportes e os custos de transporte para os consumidores e 3) manter a posição de liderança tecnológica inovadora dos fabricantes de veículos pesados e dos fornecedores de componentes para esses veículos que a UE detém atualmente.
Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE?
A ação da UE tem uma boa relação custo-eficácia e garantirá medidas coordenadas entre todos os Estados-Membros para fazer face às alterações climáticas. É pouco provável que a ação individual dos Estados-Membros fosse suficiente.

B. Soluções
Que opções políticas legislativas e não-legislativas foram ponderadas? É dada preferência a alguma delas? Porquê?
Na sequência de uma análise de medidas políticas da UE no domínio dos transportes, foi identificada a necessidade de introduzir normas em matéria de emissões de CO₂. Tal constituiria uma medida complementar do lado da oferta, ao nível da UE, com vista a garantir uma descarbonização efetiva do sector dos transportes efetuados com veículos pesados. Na conceção das normas de emissões de CO₂, foram ponderadas várias opções políticas relativamente a: 1) Objetivos de emissões de CO₂; 2) Repartição, pelos fabricantes e grupos de veículos, das metas de emissões de CO₂ estabelecidas para a frota ao nível da UE;

- 3) Incentivos a veículos sem emissões ou com baixas emissões;
- 4) Elementos para uma execução eficaz em termos de custos;
- 5) Reforço da governação.

Quem apoia cada uma das opções?

A maioria das partes interessadas apoia a introdução de objetivos de emissões de CO₂ dos veículos pesados ao nível da UE. Os fabricantes de veículos pesados defendem metas menos ambiciosas em comparação com as ONG e apoiam um único objetivo de emissões de CO₂ por fabricante. Relativamente a veículos sem emissões ou com baixas emissões, os fabricantes defendem os supercréditos, ao passo que as ONG são a favor de uma obrigação. Todas as partes interessadas apoiam uma implementação eficiente em termos de custos, sendo os fabricantes favoráveis à acumulação e ao empréstimo e as organizações da sociedade civil ao comércio. A maioria das partes interessadas apoia a vigilância dos valores de emissões de CO₂ certificados relativamente às emissões em condições reais.

C. Impactos da opção preferida

Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

As opções ponderadas abrangem um conjunto de estratégias de redução das emissões de CO₂ até 2030.

No leque das diversas opções ponderadas para os níveis-alvo, as reduções de emissões de CO₂ dos veículos pesados em 2030, relativamente à base de referência, oscilam entre 3 % e 8 %. Até 2030, as emissões de NO_x sofrerão um decréscimo de 1,3 % a 4,7 % e as emissões de PM_{2,5} um decréscimo que poderá atingir 0,6 %.

Esperam-se benefícios líquidos significativos para toda a sociedade, bem como para os operadores do setor dos transportes e os consumidores. Aqueles aumentam à medida que os níveis-alvo de CO₂ se tornam mais rigorosos. Na perspetiva da sociedade, as vantagens económicas líquidas, incluindo os custos de CO₂ evitados, vão desde 9 377 EUR a 52 369 EUR por camião matriculado em 2025 e desde 41 567 EUR a 87 278 EUR por camião matriculado em 2030.

Considerando o conjunto dos veículos em primeira mão e dos veículos em segunda mão, as poupanças cumulativas líquidas, ou seja, a diferença entre as poupanças de combustível e os custos de produção, variam entre 5 413 EUR e 37 589 EUR por camião em 2025 e entre 22 032 EUR e 82 429 EUR por camião em 2030. Isto equivale a uma poupança de 1-4 % dos custos operacionais por camião em 2025 e de 3-12 % dos custos operacionais por camião em 2030.

Uma análise das tecnologias com boa relação custo-eficácia já disponíveis no mercado ou brevemente disponíveis mostra que a plena implantação das mesmas permitiria reduzir as emissões entre 15 % e 20 % em 2025, em comparação com a base de referência.

Incertezas maiores sobre o desempenho e os custos de tecnologias mais avançadas e, em particular, de grupos motopropulsores alternativos, dependentes da existência de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, são passíveis de afetar a viabilidade de opções de fasquia mais elevada em 2030.

Os custos totais do transporte de mercadorias efetuado por veículos pesados são ligeiramente reduzidos no conjunto das diversas atividades de transporte, em menos de 1 % em 2025 e na ordem de 1 a 3 % em 2030.

Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

Os custos de produção aumentarão, pelo que os operadores que comprarem um novo camião enfrentarão custos iniciais mais elevados. Para um novo camião médio matriculado em 2025, a diferença de custos variará entre 858 EUR e 27 797 EUR e, para um novo camião médio matriculado em 2030, entre 4 657 EUR e 58 760 EUR, no conjunto das opções ponderadas. Em termos relativos, isto representa entre 0,8 % e 25,3 % do preço de compra do veículo.

Como serão afetadas as grandes empresas, as PME e as microempresas?

Espera-se que os operadores do setor dos transportes, principalmente PME, beneficiem com a redução do consumo de combustível. Estima-se que as poupanças resultantes superem significativamente os custos adicionais de um novo camião equipado com tecnologias de redução das emissões de CO₂. As PME fornecedoras dessas tecnologias aos fabricantes de veículos pesados beneficiarão com a procura acrescida.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?

Espera-se que as receitas fiscais na UE28 diminuam ligeiramente, devido à redução das vendas de gasóleo.
Haverá outros impactos significativos?
Um quadro regulador das emissões de CO ₂ dos veículos pesados ajudará a indústria automóvel da UE a manter a sua liderança tecnológica inovadora a nível mundial, bem como o acesso aos mercados. Face à redução das necessidades de combustíveis fósseis, a segurança da UE ao nível do abastecimento de energia será fortalecida.
D. Seguimento
Quando será reexaminada a política? Máximo 4 linhas
Está prevista uma avaliação preliminar da eficácia da legislação em 2022. Essa avaliação irá 1) estabelecer ou confirmar a meta para 2030, 2) alargar o âmbito de aplicação a outros grupos de veículos pesados, nomeadamente, autocarros e camiões de menores dimensões, e 3) avaliar a eficácia das modalidades de implementação, por exemplo o regime de incentivos a veículos sem emissões ou com baixas emissões.