

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

8922/18

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

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

PROPOSTA

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.:	COM(2018) 284 final
Assunto:	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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2018) 284 final.

Anexo: COM(2018) 284 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados
novos**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

Ao abrigo do Acordo de Paris, a União Europeia (UE) comprometeu-se a evitar as alterações climáticas limitando o aquecimento mundial a um valor muito abaixo dos 2 °C. A diminuição das emissões de gases com efeito de estufa é essencial para o cumprimento deste compromisso.

O quadro da UE para 2030 em matéria de política climática e energética inclui uma meta de redução de, pelo menos, 40 % das emissões internas de gases com efeito estufa na UE, em relação aos níveis de 1990. Para alcançar este objetivo e evitar custos e impactos graves das alterações climáticas, todos os setores terão de participar.

O setor do transporte rodoviário é de primordial importância para reduzir as emissões de gases com efeito estufa e descarbonizar a economia da UE. Os veículos ligeiros – automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros (furgões) – já fazem a sua parte no que se refere a reduções de emissões, tendo sido proposta legislação¹ em 2017 para que continuem a fazê-lo após 2020.

O transporte rodoviário de mercadorias é essencial para o desenvolvimento do comércio no continente europeu. Os camiões transportam cerca de 70 % das mercadorias que circulam por terra, prestando também serviços públicos essenciais. O setor do transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros é composto, principalmente, por pequenas e médias empresas (PME): mais de 600 000 empresas na UE, que empregam quase 3 milhões de pessoas. Outros 3,5 milhões trabalham no fabrico, na reparação, na venda, na locação e nos seguro de camiões.

Apesar de as emissões de CO₂ dos veículos pesados, isto é, camiões, autocarros e camionetas, representarem cerca de 6 % das emissões totais da UE e 25 % das emissões de CO₂ geradas pelo transporte rodoviário na UE, não estão atualmente reguladas a nível da União Europeia. Esta situação levanta três problemas principais.

Em primeiro lugar, na ausência de medidas adicionais, prevê-se que as emissões de CO₂ dos veículos pesados aumentem 9 % no período 2010–2030, devido ao aumento das atividades de transporte. Conforme demonstrado na Avaliação de Impacto² que acompanha as normas de emissão de CO₂ após 2020 para veículos ligeiros, são necessárias medidas adicionais no setor do transporte rodoviário para que sejam cumpridas as metas nacionais para 2030 fixadas no âmbito do Regulamento Partilha de Esforços.

Em segundo lugar, os operadores do setor dos transportes e os seus clientes estão a perder a oportunidade de poupanças de combustível e de menores despesas com combustíveis. Embora estejam facilmente disponíveis tecnologias rentáveis para reduzir as emissões, essas tecnologias estão escassamente difundidas no mercado dos veículos pesados. Esta situação é prejudicial para os operadores do setor dos transportes, principalmente PME ou microempresas, que podem registar custos de combustível superiores a um quarto dos seus custos operacionais totais.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 final.

Em terceiro lugar, os fabricantes de veículos pesados da UE enfrentam pressões crescentes em termos de concorrência no mercado mundial, uma vez que os Estados Unidos da América, o Canadá, o Japão e a China já implementaram medidas reguladoras para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos pesados. O setor automóvel da UE terá de acompanhar a evolução tecnológica nesses mercados, para manter a sua liderança tecnológica no que diz respeito à eficiência energética dos veículos no consumo de combustível.

Existem vários atos legislativos da UE pertinentes para a descarbonização do transporte rodoviário que abordam, em parte, os problemas acima mencionados. Trata-se de instrumentos com incidência na oferta, na procura e em aspetos económicos, assim como de habilitação. No entanto, essas medidas não são suficientes para combater as principais barreiras existentes no mercado à adoção de tecnologias de consumo eficiente de combustível.

A proposta de normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ para os veículos pesados novos estabelece uma medida complementar do lado da oferta a nível da UE para combater as referidas barreiras do mercado, com os seguintes objetivos principais:

- Reduzir as emissões de CO₂ do setor dos veículos pesados, de acordo com os requisitos da política climática da UE e com o Acordo de Paris, e, concomitantemente, a poluição do ar, nomeadamente nas cidades;
- Facilitar a redução dos custos operacionais dos operadores do setor dos transportes, a maioria dos quais PME, e, de forma mais geral, a redução dos custos de transporte para os consumidores, dependendo da repercussão dada às poupanças de combustível;
- Manter a posição de liderança tecnológica inovadora dos fabricantes de veículos pesados e fornecedores de componentes para esses veículos detida pela UE.

• **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio setorial**

A presente proposta faz parte do terceiro pacote de mobilidade. Também dá execução à Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, adotada em 2016, cujos objetivos incluem, designadamente, a redução das emissões de gases com efeito estufa provenientes do transporte rodoviário em, pelo menos, 60 % até 2050, em relação aos níveis de 1990, bem como a definição de normas de emissões de CO₂ para os veículos pesados.

A proposta assenta noutras medidas de política de mobilidade existentes na UE que afetam o quadro regulador e incentivam a mobilidade hipocarbónica no setor dos veículos pesados, como o Regulamento Certificação³, o Regulamento Vigilância e Comunicação de Informações⁴, o sistema de homologação da UE, a Diretiva Eurovinheta⁵, a Diretiva Qualidade dos Combustíveis⁶, a Diretiva Veículos Não-Poluentes⁷, a Diretiva relativa aos pesos e dimensões máximos autorizados⁸ e a Diretiva relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos⁹, e completa essas medidas.

³ Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão relativo à determinação das emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos pesados.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Diretiva 2011/76/UE.

⁶ Diretiva 2009/30/CE.

⁷ Diretiva 2009/33/CE.

⁸ Diretiva 2015/719/UE.

⁹ Diretiva 2014/94/UE.

- **Coerência com as outras políticas da União**

A presente proposta contribui para a transição para uma economia segura e competitiva com baixas emissões de carbono e para o cumprimento da meta de redução das emissões em, pelo menos, 40 % incluída na Estratégia para a União da Energia¹⁰. Ajudará igualmente os Estados-Membros a atingir as metas nacionais de redução de emissões estabelecidas no Regulamento Partilha de Esforços¹¹.

Por último, a proposta está igualmente em consonância com o compromisso a nível mundial da União de alcançar as ambiciosas metas climáticas estabelecidas no acordo celebrado em Paris, na 21.ª Conferência das Partes da ONU (COP21).

Ao abordar questões relacionadas com a posição de liderança tecnológica inovadora da indústria automóvel da UE, a proposta está em consonância com a Estratégia de Política Industrial renovada da UE¹², que sublinha que uma indústria automóvel moderna e competitiva é fundamental para a economia da UE. Adicionalmente, estimulando a implantação de novas tecnologias economizadoras de combustíveis, a proposta contribui também para a concretização dos objetivos da União em termos de criação de emprego e crescimento.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

Os artigos 191.º a 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia especificam as competências da UE no domínio das alterações climáticas. Em particular, constituem a base jurídica para iniciativas no domínio do consumo de combustíveis e das emissões de CO₂ dos veículos pesados.

A UE já adotou legislação na área das emissões de CO₂ dos veículos, adotando os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, que estabeleceram limites para as emissões de CO₂ dos automóveis e furgões. A Comissão adotou igualmente uma proposta de Regulamento relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos. Estes regulamentos basearam-se no capítulo «Ambiente» do Tratado, nomeadamente no artigo 192.º do TFUE.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Necessidade de ação da UE

As alterações climáticas são um problema transfronteiriço e, ao mesmo tempo, uma competência partilhada entre a UE e os Estados-Membros. O transporte rodoviário de mercadorias tem também uma dimensão transfronteiriça, atendendo ao serviço específico que presta. O transporte de mercadorias ocorre dentro dos países e entre os Estados-Membros e os veículos pesados podem ser comercializados em toda a UE.

Consequentemente, a ação da UE é justificada pelo impacto transfronteiriço das alterações climáticas e pela necessidade de salvaguardar o mercado único nos serviços de transporte rodoviário de mercadorias e no comércio de veículos pesados.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Sem uma ação a nível da UE, seria necessário confiar nas iniciativas dos Estados-Membros para reduzir as emissões dos veículos pesados. No entanto, atualmente muitos Estados-Membros aplicam um tratamento fiscal preferencial ao combustível utilizado no setor dos transportes por veículos pesados, havendo poucos sinais de que esta situação se alterará no futuro. Os níveis atuais de fiscalidade dos combustíveis não provocaram o aumento necessário da eficiência energética no consumo de combustíveis.

Adicionalmente, tal decisão cabe aos Estados-Membros e é improvável que estes aumentem, em conjunto, os níveis de fiscalidade dos combustíveis para um nível que possa originar uma melhoria significativa da eficiência energética. Além disso, a política fiscal da UE está sujeita à unanimidade, dificultando a harmonização neste domínio de intervenção.

Pelas razões expostas, o possível aumento nos níveis de fiscalidade dos combustíveis apenas poderia ser complementar da definição de normas de emissão de CO₂, não podendo substituir-se-lhe.

Além disso, caso a ação ficasse ao critério dos Estados-Membros, poderiam ser estabelecidos regimes nacionais diferentes, por exemplo consoante as metas estipuladas no Regulamento Partilha de Esforços. Se isso acontecesse, resultaria em níveis de ambição e parâmetros de conceção diferentes, que exigiriam toda uma gama de opções tecnológicas, diminuindo as economias de escala e fragmentando o mercado único.

Dado que detêm partes diferentes do mercado automóvel nos diversos Estados-Membros, os fabricantes seriam afetados de modo diferente pelas várias legislações nacionais, o que poderia causar distorções da concorrência.

Por conseguinte, é necessária uma ação coordenada e complementar a nível europeu.

Valor acrescentado da ação da UE

Tendo em conta o mercado único existente para os veículos pesados novos, é mais rentável garantir uma ação harmonizada e definir objetivos de emissão de CO₂ para esses veículos a nível da UE. Mesmo que todos os Estados-Membros estabelecessem requisitos reguladores das emissões de CO₂ dos veículos novos, a fraca coordenação entre os países poderia aumentar os custos da conformidade para os fabricantes, bem como diminuir o incentivo à construção de veículos pesados eficientes em termos de consumo de combustível, devido à fragmentação do mercado europeu.

Os custos adicionais que resultariam da falta de normas comuns e de soluções técnicas ou configurações de veículos comuns seriam suportados pelos fornecedores de componentes e pelos fabricantes de veículos. No entanto, acabariam por ser repercutidos nos consumidores, que teriam de suportar custos mais elevados dos veículos.

A indústria automóvel exige o máximo de segurança reguladora possível para poder fazer os grandes investimentos de capital necessários para maximizar a economia de combustível dos veículos novos e ainda mais para mudar para grupos motopropulsores alternativos. Normas harmonizadas a nível da União proporcionarão esta segurança numa perspetiva de planeamento a longo prazo e não poderiam ser implementadas com a mesma eficácia e segurança ao nível dos Estados-Membros.

• **Proporcionalidade**

As opções políticas tomadas na presente proposta visam a regulação das emissões de CO₂ dos veículos pesados. A proposta centra-se estritamente no necessário para atingir os objetivos definidos.

Tendo em conta o que precede, a proposta respeita o princípio da proporcionalidade. Estabelece normas de emissão de uma forma rentável para alcançar as necessárias reduções de emissões de CO₂ nos veículos pesados novos em consonância com o quadro em matéria de clima e energia para 2030 aprovado pela UE, garantindo simultaneamente uma distribuição equitativa dos esforços pelos fabricantes.

O capítulo 7 da Avaliação de Impacto que acompanha a presente proposta analisa os aspetos de proporcionalidade de cada opção política apresentada.

- **Escolha do instrumento**

Considera-se que um regulamento é o instrumento jurídico adequado, uma vez que fornece a garantia necessária de que os fabricantes cumprem as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂, sem exigir a sua transposição para a legislação dos Estados-Membros. O objetivo da UE aplica-se à União no seu conjunto. É, por conseguinte, necessário assegurar a aplicação de uma abordagem uniforme em todos os Estados-Membros. Além disso, tal como acima referido, é necessária uma abordagem harmonizada, para evitar distorções da concorrência e riscos de fragmentação do mercado interno.

Esta opção é igualmente coerente com as normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos estabelecidas nos Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011.

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 foi possível efetuar qualquer avaliação tendo em conta a ausência de legislação da UE que estabeleça normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados.

- **Consultas das partes interessadas**

A Comissão procurou obter opiniões das partes interessadas pelas seguintes vias:

- a) Consulta pública em linha (20 de novembro de 2017 a 29 de janeiro de 2018);
- b) Seminário com as partes interessadas (16 de janeiro de 2018);
- c) Reuniões com associações industriais representativas dos fabricantes de veículos, fornecedores de componentes e materiais e fornecedores de combustíveis;
- d) Reuniões com as autoridades dos Estados-Membros, fabricantes de veículos, fornecedores, parceiros sociais e ONG;
- e) Documentos de posição apresentados pelas partes interessadas e pelos Estados-Membros.

O anexo 2 da Avaliação de Impacto que acompanha a presente proposta contém um resumo da consulta às partes interessadas.

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

Instados a indicar, por ordem de importância, as suas opções preferidas para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e contribuir para as metas de energia e clima para 2030, a opção preferida por todas as partes interessadas foi legislação que estabelecesse normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados a nível da UE.

No entanto, embora todas as organizações da sociedade civil favoreçam metas vinculativas de redução das emissões de CO₂, alguns fabricantes de veículos pesados e associações destes manifestaram preferência por outras medidas, mediante uma abordagem abrangente que incluísse legislação que definisse um regime de rotulagem relacionado com as emissões de CO₂ a nível da UE, a inclusão do setor dos transportes no regime da UE de comércio de licenças de emissão, outros incentivos, como impostos sobre os combustíveis a nível nacional, ou tarifação rodoviária baseada nas emissões de CO₂.

Embora a definição de normas de emissão de CO₂ dos veículos pesados não seja a opção preferida pelos fabricantes, estes propuseram a definição de objetivos de emissões de CO₂ para 2025 e 2030 na faixa inferior das opções consideradas na Avaliação de Impacto e apelaram a uma revisão da meta para 2030 nos primeiros anos da próxima década.

As organizações não-governamentais (ONG) no domínio do ambiente apoiaram a aplicação de uma única meta de CO₂ a partir de 2025, num nível correspondente à faixa superior das opções consideradas, sugerindo a definição ulterior da meta para 2030.

Relativamente aos incentivos a veículos sem emissões ou com baixas emissões, os fabricantes manifestaram preferência por um regime de supercréditos, no âmbito do qual esses veículos seriam contabilizados várias vezes para atingir o objetivo específico do fabricante em termos de emissões de CO₂. As ONG no domínio do ambiente foram favoráveis a uma obrigação que exigiria aos fabricantes que matriculassem uma proporção mínima de veículos sem emissões ou com baixas emissões, eventualmente com alguma flexibilidade, no âmbito do qual o objetivo de emissões de CO₂ do fabricante passaria a ser menos rígido se a proporção de veículos sem emissões ou com baixas emissões ultrapassasse um valor de referência.

Uma implementação rentável foi apoiada por todas as partes interessadas, tendo os fabricantes dado preferência à maior flexibilidade possível e as ONG apoiado apenas um regime de comércio. A maioria das partes interessadas apoiou a criação de um processo para avaliar a representatividade das emissões de CO₂ certificadas relativamente às emissões em condições reais.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Para a avaliação quantitativa dos impactos económicos, sociais e ambientais das opções estratégicas, o relatório da Avaliação de Impacto baseia-se numa série de modelos e num conjunto específico de curvas de custos que abrangem uma vasta gama de tecnologias para redução das emissões de CO₂ dos veículos pesados.

Essas curvas de custos, que mostram o potencial de redução das emissões de CO₂ e os custos de mais de 50 tecnologias, foram desenvolvidas no âmbito de um estudo realizado pelos contratantes da Comissão¹³ e pelo JRC¹⁴.

Utiliza-se o modelo PRIMES-TREMOVE para prever a evolução do setor dos transportes rodoviários em vários cenários. Este modelo tem sido sistematicamente utilizado pela Comissão nas suas iniciativas em matéria de clima, energia e transportes. Além disso, o modelo DIONE desenvolvido pelo JRC foi utilizado na avaliação de custos e o modelo macroeconómico EXIOMOD na quantificação dos impactos no PIB e no volume de negócios do setor.

¹³ «Heavy Duty Vehicles – support for preparation of impact assessment for CO₂», estudo para a Comissão pela TNO, TUG, CE Delft e ICCT, relatório a publicar.

¹⁴ «Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model», JRC, a publicar.

Recolheram-se informações adicionais através de estudos de apoio encomendados a contratantes externos e que envolveram o JRC, abordando em especial as seguintes questões:

- elementos suscetíveis de afetar a competitividade e o emprego do setor;
- impacto de abordagens reguladoras, métricas de regulação e eventuais elementos de conceção (modalidades) diversos;
- impactos nas emissões de gases com efeito estufa e de poluentes.

O capítulo 6 e o anexo 4 da Avaliação de Impacto contêm informações relativas aos dados e aos modelos analíticos utilizados.

• **Avaliação de impacto**

A Avaliação de Impacto anexa a esta proposta foi elaborada e desenvolvida em consonância com as orientações aplicáveis da iniciativa Legislar Melhor. O Comité de Controlo da Regulamentação emitiu parecer negativo a um primeiro projeto em 4 de abril de 2018.

As melhorias recomendadas pelo Comité foram incorporadas num projeto revisto. Tais alterações referem-se aos seguintes elementos: 1) esclarecimentos e ampliação da análise de falhas do mercado, em especial no que diz respeito a assimetrias de informação sobre o mercado; 2) análise adicional, melhor apresentação e esclarecimento sobre as tecnologias facilmente disponíveis e prospetivas, bem como as correspondentes incertezas, nomeadamente através da inclusão do quadro de síntese das tecnologias; 3) melhor apresentação da estratégia passada e futura da Comissão para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos pesados até 2030; 4) mais informações sobre os pressupostos básicos subjacentes aos cálculos da poupança esperada.

Uma segunda versão do projeto da Avaliação de Impacto recebeu parecer positivo do Comité a 19 de abril de 2018. A versão final inclui melhorias adicionais recomendadas pelo Comité no seu parecer final: 1) mais informações sobre a importância, para a regulação das emissões de CO₂ no setor dos veículos pesados, de os trabalhos de medição, certificação, vigilância e comunicação de informações serem realizados o quanto antes; 2) melhores explicações da inércia no desenvolvimento de novas tecnologias de poupança de combustível e da forma como as incertezas do mercado dos transportes fazem com que os operadores invistam pouco em tecnologias de poupança de combustível.

Opções estratégicas

As opções estratégicas consideradas na Avaliação de Impacto são agrupadas segundo cinco elementos principais, destinados a resolver os problemas identificados e a alcançar os objetivos da política adotada.

1) Objetivos de emissões de CO₂ para toda a frota da UE (âmbito de aplicação, métrica, unidade métrica, nível e prazos)

Ao definir os objetivos de emissões de CO₂ da UE para toda a frota, consideraram-se os seguintes aspetos: âmbito de aplicação, métrica, unidade métrica, nível e prazos.

No que diz respeito ao âmbito de aplicação da proposta, as opções ponderadas incluíram abranger os quatro grupos principais de veículos que serão abrangidos pelo Regulamento Certificação a partir de 1 de janeiro de 2019 ou apenas o grupo maior, em ambos os casos utilizando normas de emissões de CO₂ para veículos completos. Analisou-se uma terceira opção que contempla normas de emissões de CO₂ apenas para os motores.

A opção preferida é abranger os quatro grupos de veículos com os níveis mais altos de emissões de CO₂, aplicando normas de CO₂ para veículos completos. Isto garantirá a máxima eficácia em termos de benefícios ambientais e valor acrescentado.

No que diz respeito à métrica dos objetivos, as opções ponderadas incluíram uma abordagem «do depósito às rodas» («Tank-to-Wheel», TTW) e «do poço às rodas» («Well-To-Wheel», WTW). No que diz respeito às unidades métricas para expressão dos objetivos, foram ponderadas três opções, cada uma delas captando num nível diferente a utilização dada aos veículos pesados.

A opção preferida é utilizar a abordagem TTW com os objetivos estabelecidos em g CO₂/tkm. Isto garante coerência com a prática reguladora vigente, evitando duplas regulamentações e confusão de responsabilidades entre fabricantes e fornecedores de combustíveis. A unidade métrica tem também em conta a utilização dada aos camiões abrangidos.

Avaliaram-se uma ampla gama de níveis de objetivos e várias opções em termos de prazos, abrangendo as opiniões expressas pelas partes interessadas.

Em face da análise realizada, a opção preferida é estabelecer objetivos de emissões de CO₂ vinculativos a partir de 2025, reduzindo as emissões relativamente aos níveis de 2019, com base na implantação de tecnologias rentáveis facilmente disponíveis. Para 2030, são maiores as incertezas quanto à adoção de tecnologias mais avançadas que ainda não se encontram facilmente disponíveis. É por essa razão que a opção preferida é a de definir apenas um objetivo desejável para 2030. Por conseguinte, deve realizar-se uma análise atempada em 2022 para: i) definir uma meta obrigatória também para 2030; ii) avaliar as modalidades de implementação; iii) rever o âmbito de aplicação de forma a abranger também os camiões de menores dimensões, bem como os autocarros, camionetas e reboques.

Esta abordagem proporcionará um sinal claro e atempado para investimentos em expectativas a médio prazo e ajudará os Estados-Membros a cumprir os objetivos estabelecidos no Regulamento Partilha de Esforços.

2) Repartição pelos fabricantes e grupos de veículos dos objetivos estabelecidos para a frota a nível da UE

Embora o objetivo de emissões de CO₂ para a frota da UE defina o nível de ambição global da política, para a sua aplicação prática é necessário considerar a composição da frota por fabricante, no tocante à repartição desta pelos diversos grupos de veículos. O cumprimento dos objetivos terá de ser demonstrado ao nível do fabricante. As opções de repartição ponderadas incluíram objetivos separados por subgrupo de veículos pesados ou um objetivo único por fabricante, calculado como a média ponderada de todos os objetivos de subgrupo, tendo em conta o número de veículos de cada subgrupo e a utilização dada aos mesmos.

A opção preferida é a de ter um objetivo médio ponderado único para cada fabricante. Esta opção obtém melhores resultados em termos de eficiência e proporcionalidade. Proporciona flexibilidade, permitindo compensar subdesempenhos dos veículos de determinados subgrupos com sobredesempenhos noutros subgrupos de veículos.

3) Incentivos a veículos sem emissões ou com baixas emissões

A Avaliação de Impacto considerou quatro tipos de incentivos específicos a veículos sem emissões ou com baixas emissões. Estes incluem supercréditos, um regime de créditos unidirecionais e bidirecionais vinculado aos objetivos e uma obrigação.

Além disso, avaliou-se uma variante, estendendo o incentivo aos veículos sem emissões ou com baixas emissões a outros veículos pesados, como autocarros e camiões de menores dimensões, que inicialmente não estariam sujeitos aos objetivos de emissões de CO₂.

A opção preferida é criar um incentivo a veículos sem emissões ou com baixas emissões na forma de supercréditos com salvaguardas suficientes que impeçam um enfraquecimento das metas de emissões de CO₂. Considera-se esta a opção mais eficaz, tendo em conta o estado de desenvolvimento e implantação das tecnologias sem emissões ou com baixos níveis de emissões no setor dos veículos pesados.

4) Elementos para uma execução eficaz em termos de custos

Avaliaram-se diversos elementos que permitem uma implementação rentável. Estes incluem 1) isenções para veículos de serviço, como veículos de construção e camiões de lixo, 2) utilização partilhada, 3) comércio e 4) acumulação e empréstimo.

Dado o potencial limitado de rentabilidade em matéria de redução de emissões de CO₂ no caso dos veículos de serviço, devido à menor quilometragem e carga útil destes comparada com outros veículos pesados, a opção preferida é isentar tais veículos das metas de redução das emissões de CO₂.

No que diz respeito a flexibilidade, a opção preferida prevê a possibilidade de acumulação e empréstimo de créditos de emissões de CO₂ em anos de conformidade diferentes, incluindo as salvaguardas necessárias para garantir a eficácia ambiental da legislação. Esta é a opção mais eficaz e menos suscetível de provocar distorções no mercado.

5) Questões de governação

A eficácia das metas de emissão de CO₂ na redução das emissões em condições reais depende, por um lado, da representatividade dos resultados da ferramenta de simulação VECTO relativamente à circulação real média e, por outro, da conformidade dos veículos pesados colocados no mercado com os veículos de referência ensaiados na homologação. As opções ponderadas referem-se a emissões em condições reais, fiscalização do mercado e sanções.

As opções preferidas são as que se seguem:

- a) Tornar obrigatória a recolha, a publicação e a vigilância dos dados de consumo de combustível em condições reais comunicados pelos fabricantes, com base em medidores de consumo de combustível normalizados obrigatórios;
- b) Introduzir ensaios de conformidade em serviço e tornar obrigatória a comunicação de desvios e a introdução de um mecanismo de correção;
- c) Aplicar sanções pecuniárias no caso de incumprimento dos objetivos de emissão de CO₂.

Estas opções aumentarão a eficácia, a eficiência e o valor acrescentado da legislação.

Referência do Resumo da Avaliação de Impacto: SWD(2018) 186.

Referência do parecer do Comité de Controlo da Regulamentação: SEC(2018) 233.

• Adequação da regulamentação e simplificação

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

A Avaliação de Impacto analisou também a forma de, eventualmente, simplificar a legislação e reduzir custos administrativos desnecessários.

Estão previstas isenções das normas de emissão de CO₂ para os veículos de serviço.

Adicionalmente, a proposta contém vários elementos para uma execução eficaz em termos de custos, como acumulação e empréstimo, que reduzem os custos de conformidade para os fabricantes.

A implementação do sistema de supercréditos proposto para veículos sem emissões ou com baixas emissões não gerará encargos administrativos adicionais, uma vez que não exigirá a prestação de informações adicionais.

Em termos de encargos administrativos, os impactos das opções relativas à governação dependerão das medidas concretas de implementação.

A iniciativa, por si só, não implicará custos administrativos adicionais para as autoridades homologadoras. No âmbito destas propostas, consideraram-se os custos relacionados com a certificação e a vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂.

- **Direitos fundamentais**

A proposta respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, em particular, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

O impacto orçamental decorrente da aplicação do regulamento proposto é muito limitado (para mais pormenores, ver a ficha financeira legislativa anexa).

5. OUTROS ELEMENTOS

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

A proposta baseia-se no Regulamento Certificação¹⁵ e no Regulamento Vigilância e Comunicação de Informações¹⁶.

Na aplicação deste último, a Agência Europeia do Ambiente (AEA) combinará os dados de matrícula das autoridades nacionais com os dados de vigilância dos fabricantes e publicará, por fabricante e grupo de veículos, os dados de vigilância anuais referentes a cada veículo novo certificado matriculado na UE.

A Avaliação de Impacto sugere ainda a opção de complementar o regulamento proposto relativo à vigilância e comunicação de dados respeitantes às emissões de CO₂ dos veículos pesados com as duas medidas de vigilância adicionais que se seguem:

- Recolha, publicação e vigilância dos dados de consumo de combustível em condições reais comunicados pelos fabricantes, baseados em medidores de consumo de combustível obrigatórios;
- Introdução de ensaios de conformidade em serviço e obrigação de comunicar desvios dos valores de homologação, juntamente com um mecanismo de correção.

Estas medidas complementares de vigilância reforçariam o processo de vigilância e assegurariam a eficácia da iniciativa legislativa proposta.

¹⁵ Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão relativo à determinação das emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos pesados.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

- **Explicação pormenorizada das disposições da proposta**

Artigo 1.º — Objeto

Este artigo estabelece o objetivo do regulamento, que consiste em contribuir para alcançar as reduções de emissões de CO₂ exigidas no âmbito do Regulamento Partilha de Esforços mediante a redução das emissões no setor dos transportes rodoviários. Especifica igualmente as metas de redução relativas que se pretende atingir na frota de veículos pesados novos da União no período 2025 a 2029. Estabelece uma meta desejável para 2030, a determinar na revisão a realizar em 2022.

As metas são definidas como uma redução relativa das emissões específicas médias dos veículos matriculados no ano de referência 2019, o primeiro ano para o qual estão disponíveis dados oficiais de vigilância das emissões de CO₂. As metas são atribuídas a cada subgrupo de veículos como é definido no anexo I, ponto 1. Os veículos de serviço (por exemplo camiões de lixo e camiões de construção) não têm o mesmo potencial de redução das emissões de CO₂ que os veículos pesados utilizados na distribuição de mercadorias e, portanto, são excluídos do cálculo das emissões de referência de CO₂.

As emissões de referência de CO₂ são determinadas de acordo com o anexo I, ponto 3.

Artigo 2.º — Âmbito de aplicação

Este artigo define as categorias de veículos abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento por referência à legislação em matéria de homologação e aos quatro grupos de veículos para os quais estarão disponíveis dados de emissões de CO₂ certificadas a partir de 2019. Os veículos das categorias M2 (autocarros) e M3 (camionetas) e os veículos da categoria N (camiões) não abrangidos por esses quatro grupos de veículos não estarão sujeitos aos requisitos de redução das emissões de CO₂, mas deverão ser considerados para efeitos dos incentivos dados a veículos sem emissões ou com baixas emissões (ver o artigo 5.º).

Além disso, a disposição especifica em que circunstâncias os veículos são considerados matriculados pela primeira vez para efeitos do regulamento.

Artigo 3.º — Definições

Este artigo estabelece as definições a aplicar para efeitos do regulamento.

Artigo 4.º — Emissões específicas médias por fabricante

De acordo com este artigo, a Comissão determina e publica anualmente as emissões específicas médias de CO₂ de cada fabricante a partir de 2019. Os dados utilizados como base para o cálculo das emissões médias são comunicados pelos fabricantes em causa nos termos do Regulamento (UE) ... /2018. A fim de refletir a utilização dada aos veículos e a especificidade destes, cada veículo pesado é imputado a um subgrupo de veículos, sendo aplicados coeficientes de ponderação específicos aos perfis de exploração (isto é, aos padrões de utilização dos veículos), às cargas úteis e às quilometragens anuais. Adicionalmente, considera-se a percentagem de veículos do fabricante em cada subgrupo de veículos. Os veículos de serviço das categorias N2 e N3 (por exemplo camiões de lixo e camiões de construção) não têm o mesmo potencial de redução das emissões de CO₂ que os veículos pesados utilizados na distribuição de mercadorias e, portanto, não são incluídos no cálculo da média. As fórmulas para calcular as emissões específicas médias constam do anexo I, ponto 2.

Artigo 5.º — Veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões

A fim de incentivar a implantação de veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões, tais veículos serão contados várias vezes para determinar as emissões específicas médias por fabricante a partir de 2019. Os fabricantes de veículos sem emissões ou com baixas emissões

beneficiarão desses «supercréditos» para cada veículo sem emissões ou com baixas emissões colocado no mercado, com um fator de multiplicação diferente, consoante as emissões de CO₂ do veículo.

É igualmente concedido um incentivo específico aos veículos pesados sem emissões das categorias M2 (autocarros) e M3 (camionetas), bem como a determinados veículos da categoria N (pequenos camiões), incluindo veículos de serviço sem emissões. Embora não estejam sujeitas aos requisitos de redução das emissões de CO₂ ao abrigo do presente regulamento, estas categorias de veículos são, no entanto, consideradas para determinar os fatores «sem emissões» e «com baixas emissões».

Veículos pesados com baixas emissões são veículos pesados com emissões específicas abaixo dos 350 g CO₂/km, ou seja, aproximadamente metade, ou menos, da média das emissões da frota.

Para preservar a integridade ambiental dos objetivos, deve sujeitar-se a um limite máximo a redução das emissões específicas médias dos fabricantes por via do regime de incentivo a veículos sem emissões ou com baixas emissões.

As fórmulas de cálculo dos fatores «sem emissões» e «com baixas emissões» são definidas no anexo I, ponto 2.3.

Artigo 6.º — Objetivos de emissões específicos por fabricante

Este artigo prevê o cálculo dos objetivos anuais de emissões específicos por fabricante para o ano civil anterior, com início em 2026. Por conseguinte, determinam-se os primeiros objetivos anuais para o ano civil de 2025. Os objetivos devem considerar os objetivos globais de redução para 2025 e 2030, bem como a utilização dada aos diferentes veículos pesados, e as especificidades destes, da mesma forma que para o cálculo das emissões específicas médias. Por conseguinte, calculam-se os objetivos anuais de emissões específicos por fabricante como a média ponderada dos objetivos determinados para cada subgrupo de veículos.

A fórmula para calcular o objetivo de emissões específico é definida no anexo I, ponto 4.

Artigo 7.º — Créditos e débitos de emissões

Este artigo estabelece um mecanismo de «acumulação e empréstimo», permitindo que um fabricante compense um subdesempenho no cumprimento do seu objetivo de emissões específico num determinado ano com um sobredesempenho noutro ano. Para esse fim, o fabricante pode «acumular» créditos de emissões, se as suas emissões forem inferiores à trajetória de redução determinada como uma trajetória linear das emissões de referência de CO₂ em 2019 para os objetivos de 2025 e dos objetivos de 2025 para os de 2030. São necessárias duas trajetórias diferentes para ter em atenção que os declives podem ser diferentes, dependendo dos objetivos exatos determinados para 2025 e 2030. Para incentivar reduções precoces das emissões, é possível constituir créditos de emissões já de 2019 a 2024 e do mesmo modo relativamente ao período 2025 a 2029. Os créditos de emissões constituídos no período de 2019 a 2024 só são contabilizados para avaliar a conformidade do fabricante com o seu objetivo de emissões específico em 2025. Não será permitida qualquer transferência adicional de créditos constituídos no período 2019 a 2024. Podem igualmente ser constituídos e utilizados créditos de emissões a título do período seguinte, de 2025 a 2029. Caso um fabricante ultrapasse o seu objetivo em qualquer dos anos entre 2025 e 2029, poderá contabilizar um débito (limitado) de emissões, que deve ser regularizado o mais tardar em 2029. O débito total de emissões não pode ser superior a 5 % do objetivo de emissões específico do fabricante em 2025; caso contrário, será cobrada uma taxa por excesso de emissões nos termos do artigo 8.º.

Os créditos e débitos de emissões são elementos definidos para os cálculos, mas não podem ser considerados ativos passíveis de transferência ou sujeitos a medidas fiscais.

O anexo I, ponto 5, estabelece as fórmulas para calcular a trajetória de redução das emissões de CO₂ e os créditos e débitos de emissões.

Artigo 8.º — Cumprimento dos objetivos de emissões específicos

Quando se verificar que um fabricante tem excesso de emissões, tendo em conta os créditos e débitos de emissões em conformidade com o artigo 7.º, a Comissão impõe uma sanção pecuniária sob a forma de uma taxa por excesso de emissões. Essa taxa é fixada em 6800 EUR por g/tkm (equivalentes a 570 EUR por g/km, considerando uma carga útil média de 12 toneladas) de emissões em excesso, o qual reflete o custo marginal das tecnologias de redução de CO₂.

O anexo I, ponto 6, estabelece as fórmulas para calcular o excesso de emissões. Os métodos de cobrança desta taxa são determinados por meio de um ato de execução.

Artigo 9.º — Verificação dos dados de vigilância

Este artigo estabelece um mecanismo para introduzir um procedimento de verificação da conformidade em serviço dos valores das emissões de CO₂ dos veículos pesados, com base na legislação relativa à homologação. As autoridades homologadoras devem comunicar quaisquer desvios detetados e a Comissão tê-los-á em conta quando verificar o cumprimento dos objetivos dos fabricantes. A disposição habilita a Comissão a estabelecer os detalhes de tal procedimento por meio de um ato de execução.

Artigo 10.º — Publicação de dados e desempenho do fabricante

Este artigo enumera os dados que a Comissão deve publicar relativamente ao cumprimento dos objetivos anuais dos fabricantes (isto é, a decisão anual de vigilância).

O artigo habilita igualmente a Comissão a ajustar as emissões de referência de CO₂ em 2019, em conformidade com procedimentos bem definidos (estabelecidos no artigo 12.º e no anexo II), para refletir ajustamentos dos valores da carga útil ou alterações no procedimento de homologação que tenham impacto não negligenciável nas emissões de CO₂ determinadas para veículos pesados. O ajustamento afetará o cálculo dos objetivos de emissões específicos dos fabricantes a partir do ano seguinte à sua adoção.

Artigo 11.º — Emissões de CO₂ e consumo de energia em condições reais

Este artigo habilita a Comissão a vigiar e avaliar a representatividade em condições reais dos valores das emissões de CO₂ simulados com a ferramenta VECTO em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão. Para o efeito, a Comissão deve poder exigir a recolha de dados em condições reais e a comunicação destes por parte dos Estados-Membros e dos fabricantes. Esta abordagem segue a proposta para os veículos ligeiros e, como primeiro passo, requer a introdução de contadores de consumo de combustível normalizados obrigatórios a bordo dos veículos pesados.

Artigo 12.º — Adaptações dos anexos I e II

O progresso técnico e as alterações aos procedimentos de homologação podem afetar o nível dos valores oficiais de emissões de CO₂ determinados para os veículos pesados abrangidos pelo presente regulamento. Para ter em conta essas alterações, este artigo habilita a Comissão a ajustar determinados parâmetros técnicos estabelecidos nos anexos I e II, incluindo a adoção de uma metodologia para determinar um veículo representativo de cada subgrupo de veículos, com base na qual se avaliariam essas alterações. Os ajustamentos propostos seguem passos claramente definidos no anexo II, pontos 1 e 2.

Artigo 13.º — Revisão e relatório

Este artigo prevê que a Comissão apresente um relatório sobre a eficácia do presente regulamento, a apresentar em 2022. O relatório deve abordar o objetivo de redução de emissões para 2030, bem como a definição de objetivos de redução para outros veículos pesados, ainda não sujeitos a requisitos de redução. O relatório deve abranger igualmente a eficácia das modalidades, ou seja, do regime de incentivo a veículos sem emissões ou com baixas emissões e o mecanismo de «acumulação e empréstimo» e ponderar a necessidade de lhes dar continuidade depois de 2030. Se for caso disso, o relatório deve ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento.

Artigos 14.º e 15.º — Comitologia e delegação de poderes

São as disposições habituais relativas ao procedimento de comité e à delegação de poderes.

Artigo 16.º — Alteração do Regulamento (CE) n.º 595/2009

A presente alteração visa introduzir uma base jurídica no Regulamento (CE) n.º 595/2009 (relativo à homologação no que se refere às emissões Euro 6), a fim de que a Comissão estabeleça um procedimento de conformidade em serviço para verificar as emissões de CO₂ dos veículos pesados. Este procedimento é essencial para uma vigilância eficaz do mercado por via do sistema de homologação e dos valores de emissões de CO₂ utilizados para efeitos de cumprimento dos objetivos.

Anexo I

O anexo I estabelece os requisitos técnicos e as fórmulas para os seguintes elementos:

- Atribuição aos subgrupos de veículos;
- Cálculo das emissões específicas médias por fabricante;
- Cálculo das emissões de referência de CO₂;
- Cálculo do objetivo de emissões específico por fabricante;
- Cálculo da trajetória de redução das emissões de CO₂ e dos créditos e débitos de emissões;
- Determinação do excesso de emissões por fabricante.

Anexo II

O anexo II estabelece os procedimentos de ajustamento das emissões de referência de CO₂, isto é, os fatores de ajustamento da carga útil (ponto 1), e a metodologia para ter em conta as alterações aos procedimentos de homologação (ponto 2).

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos

(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 Europeu¹⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica define uma ambição clara: até meados do século, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes terão de ser, pelo menos, inferiores em 60 % às de 1990 e estar seguramente a caminho de taxas nulas de emissões. As emissões dos poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a nossa saúde têm também de ser drasticamente reduzidas sem demora.
- (2) Na sequência da Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, a Comissão adotou dois pacotes de mobilidade, em maio¹⁹ e novembro de 2017²⁰. Estes pacotes estabelecem uma agenda positiva, implementando aquela estratégia e assegurando uma transição suave para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos.
- (3) O presente regulamento faz parte do terceiro pacote «Europa em Movimento», que dá concretização à nova estratégia de política industrial de setembro de 2017²¹, e destina-se a completar o processo que permitirá à União tirar o máximo partido da modernização e descarbonização da mobilidade. O objetivo do pacote é tornar a mobilidade europeia mais segura e acessível, a indústria europeia mais competitiva,

¹⁷ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁹ A Europa em Movimento: Uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos, COM(2017) 283 final.

²⁰ Realizar o objetivo de uma mobilidade hipocarbónica – Uma Europa que protege o Planeta, capacita os seus cidadãos e defende a sua indústria e os trabalhadores, COM(2017) 675 final.

²¹ Investir numa indústria inteligente, inovadora e sustentável – Uma Estratégia de Política Industrial renovada da UE, COM(2017) 0479 final.

os postos de trabalho europeus mais seguros e o sistema de mobilidade mais limpo e mais bem adaptado ao imperativo de combater as alterações climáticas. Tal exigirá o total empenho da União, dos Estados-Membros e das partes interessadas, designadamente no aumento dos esforços para reduzir as emissões de CO₂ e a poluição atmosférica.

- (4) O presente regulamento estabelece, em conjunto com as normas de emissões de CO₂ para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros²², um percurso claro para reduzir as emissões de CO₂ provenientes do setor dos transportes rodoviários e contribui para o objetivo vinculativo de uma redução interna, até 2030, de, pelo menos, 40 %, em comparação com 1990, das emissões de gases com efeito de estufa de toda a economia, adotado nas conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014 e formalmente aprovado na reunião do Conselho «Ambiente» de 6 de março de 2015 como Contributo Previsto Determinado a Nível Nacional da União no âmbito do Acordo de Paris.
- (5) As conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014 adotaram uma redução das emissões de gases com efeito de estufa de 30 % até 2030, em comparação com 2005, para os setores não abrangidos pelo regime de comércio de licenças de emissão da União. O transporte rodoviário representa uma contribuição importante para as emissões desses setores e as suas emissões continuam a ser significativamente superiores às de 1990. Caso as emissões do transporte rodoviário continuem a aumentar, tal anulará as reduções obtidas noutros setores para combater as alterações climáticas.
- (6) As conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014 realçaram a importância de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e os riscos relacionados com a dependência dos combustíveis fósseis no setor dos transportes, mediante uma abordagem abrangente e tecnologicamente neutra de promoção da redução de emissões e da eficiência energética nos transportes, dos transportes elétricos e do recurso a fontes de energia renováveis nos transportes, também após 2020.
- (7) A eficiência energética, contribuindo para moderar a procura, é uma das cinco dimensões, estreitamente interligadas e que se reforçam mutuamente, da Estratégia para a União da Energia, adotada a 25 de fevereiro de 2015 para garantir aos consumidores da União energia segura, sustentável, competitiva e a preços acessíveis. A Estratégia para a União da Energia sublinha que, embora todos os setores económicos tenham de tomar medidas para aumentar a eficiência do seu consumo de energia, o setor dos transportes tem um enorme potencial em termos de eficiência energética.
- (8) As emissões de CO₂ provenientes dos veículos pesados, incluindo camiões, autocarros e camionetas, representam cerca de 6 % do total de emissões de CO₂ na União e cerca de 25 % do total das emissões de CO₂ do transporte rodoviário. Sem a adoção de novas medidas, a proporção das emissões dos veículos pesados deverá aumentar cerca de 9 % entre 2010 e 2030. Atualmente, a legislação da União não estabelece quaisquer requisitos de redução das emissões de CO₂ para os veículos pesados.

²² Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (JO L ... de ..., p. ...).

- (9) A fim de tirar pleno partido do potencial de eficiência energética e de garantir que todo o setor dos transportes rodoviários contribui para as reduções de emissões de gases com efeito de estufa acordadas, justifica-se completar as normas de emissão de CO₂ já existentes para os automóveis novos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos, definindo normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ para os veículos pesados novos. Estas normas serão um motor de inovação em tecnologias eficientes no consumo de combustível, contribuindo para reforçar a liderança tecnológica dos fabricantes e fornecedores da União.
- (10) Tendo em conta que as alterações climáticas são um problema transfronteiriço e a necessidade de salvaguardar o bom funcionamento do mercado único, tanto no respeitante aos serviços de transporte rodoviário como no que se refere aos veículos pesados, justifica-se definir normas de emissões de CO₂ aplicáveis aos veículos pesados a nível da União. Tais normas devem ser concebidas de forma a não prejudicarem o direito da concorrência.
- (11) Na definição dos níveis de redução a atingir pela frota de veículos pesados da União devem ter-se em conta a eficácia dos mesmos enquanto contribuição eficaz, em termos de custos, para reduzir as emissões dos setores abrangidos pelo Regulamento [Partilha de Esforços, (UE) .../2018] até 2030 e os custos e poupanças daí decorrentes para a sociedade, os fabricantes, os operadores do setor dos transportes e os consumidores, bem como as implicações diretas e indiretas desses níveis de redução no emprego e na inovação e os benefícios paralelos em termos de redução da poluição atmosférica e de maior segurança energética.
- (12) Entrou em vigor um novo procedimento de medição das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados como parte da execução do Regulamento (CE) n.º 595/2009²³. O Regulamento (UE) 2017/2400²⁴ da Comissão prevê uma metodologia, baseada na ferramenta VECTO, através da qual é possível simular as emissões de CO₂ e o consumo de combustível de veículos completos. Esta metodologia permite considerar a diversidade do setor dos veículos pesados e o elevado grau de personalização de determinados veículos desses. Num primeiro passo, a partir de 1 de janeiro de 2019, determinam-se as emissões de CO₂ para quatro grupos de veículos pesados, que representam cerca de 65 % a 70 % das emissões de CO₂ da frota de veículos pesados da União.
- (13) Está prevista a atualização contínua e atempada da ferramenta de simulação VECTO, bem como do Regulamento (UE) 2017/2400, à luz da inovação e tendo em conta a implementação de novas tecnologias para melhorar a eficiência energética no consumo de combustível dos veículos pesados.
- (14) Os dados relativos às emissões de CO₂ determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/2400 serão vigiados ao abrigo do Regulamento (UE)

²³ 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.

²⁴ Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão, de 12 de dezembro de 2017, que dá execução ao Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos pesados e altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L 349 de 29.12.2017, p. 1).

.../2018 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵. Esses dados constituirão a base para determinar os objetivos de redução para os quatro grupos de veículos pesados mais poluentes na União, bem como as emissões específicas médias por fabricante e ano civil.

- (15) É necessário estabelecer um objetivo de redução para 2025 como uma redução relativa baseada nas emissões médias de CO₂ desses veículos pesados em 2019, refletindo a implantação de tecnologias facilmente disponíveis e rentáveis para veículos convencionais. O objetivo para 2030 deve ser considerado desejável, determinando-se o objetivo final de acordo com uma revisão a realizar em 2022, uma vez que existem mais incertezas quanto à adoção de tecnologias mais avançadas, que ainda não se encontram facilmente disponíveis.
- (16) O gás natural liquefeito (GNL) é um combustível disponível alternativo ao gasóleo para os veículos pesados. A implantação de tecnologias atuais e futuras mais inovadoras com base no GNL contribuirá para o cumprimento dos objetivos de emissões de CO₂ a curto e a médio prazos, uma vez que o recurso a tecnologias de GNL gera menos emissões de CO₂, comparativamente aos veículos a gasóleo. O potencial de redução de emissões de CO₂ dos veículos a GNL já se encontra totalmente refletido na ferramenta VECTO. Adicionalmente, as atuais tecnologias de GNL asseguram um baixo nível de emissões de poluentes atmosféricos, como os NO_x e as partículas. Existe igualmente uma infraestrutura mínima de reabastecimento suficiente, a qual está a ser ampliada no âmbito dos quadros de políticas nacionais para infraestruturas de combustíveis alternativos.
- (17) Ao calcular as emissões de referência para 2019 que servirão de base para a definição dos objetivos de redução para 2025 e 2030, deve atender-se ao potencial de redução esperado da frota de veículos pesados nesse período. Por conseguinte, justifica-se excluir desse cálculo os veículos de serviço, como os veículos utilizados na recolha de lixo ou em trabalhos de construção. Esses veículos têm uma quilometragem comparativamente baixa e, devido ao seu padrão de circulação específico, as medidas técnicas para reduzir as emissões de CO₂ e o consumo de combustível não se afiguram tão rentáveis como no caso dos veículos pesados utilizados na distribuição de mercadorias.
- (18) De forma a refletir a utilização dada aos veículos pesados, os requisitos de redução das emissões de CO₂ devem ser expressos em gramas de CO₂ por tonelada-quilómetro.
- (19) É necessário garantir uma distribuição equitativa dos requisitos globais de redução pelos fabricantes, tendo em consideração a diversidade dos veículos pesados no que diz respeito à conceção e ao padrão de circulação, à quilometragem anual, à carga útil e à configuração dos reboques. Por conseguinte, justifica-se distinguir os veículos pesados em subgrupos de veículos que reflitam o padrão de utilização mais habitual e as características técnicas específicas dos veículos em causa. Ao definir objetivos anuais específicos do fabricante como uma média ponderada dos objetivos definidos para cada subgrupo, os fabricantes também ficam em condições de compensar, de forma eficaz, eventuais subdesempenhos dos veículos de determinados subgrupos com sobredesempenhos noutros subgrupos de veículos, tendo em conta as emissões médias de CO₂ durante a vida útil dos veículos dos diversos subgrupos.

²⁵ Regulamento (UE) .../2018 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (JO L... de ..., p. ...).

- (20) É necessário avaliar a conformidade de cada fabricante com os seus objetivos anuais específicos com base nas suas emissões médias de CO₂. Ao determinar as emissões específicas médias, devem ter-se igualmente em conta as especificidades refletidas nos objetivos correspondentes a cada subgrupo de veículos. Como consequência, as emissões específicas médias de CO₂ por fabricante devem basear-se nas emissões médias determinadas para cada subgrupo, incluindo uma ponderação baseada na quilometragem média anual e na carga útil média presumidas, que refletem o total de emissões de CO₂ durante a vida útil. Devido ao potencial de redução limitado dos veículos de serviço, estes não devem ser considerados no cálculo das emissões específicas médias.
- (21) Ao contrário dos automóveis e furgões, ainda não se encontram disponíveis no mercado veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões, exceto autocarros. Assim, é necessário introduzir um mecanismo específico, na forma de supercréditos, para facilitar uma transição suave para uma mobilidade sem emissões. Tal proporcionará incentivos ao desenvolvimento e à implantação no mercado da União de veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões, que completariam os instrumentos do lado da procura, como a Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (Diretiva Veículos Não-Poluentes)²⁶.
- (22) Para efeitos de cálculo das emissões específicas médias por fabricante, os veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões devem ser contados várias vezes. O nível de incentivos deve variar de acordo com as emissões reais de CO₂ do veículo em causa. De forma a evitar um enfraquecimento dos objetivos ambientais, as reduções resultantes devem estar sujeitas a um limite máximo.
- (23) Apenas devem ser incentivados veículos pesados com baixas emissões cujas emissões de CO₂ sejam inferiores a cerca de metade das emissões de CO₂ da média da frota da União em 2025. Tal é consentâneo com a abordagem adotada para os veículos ligeiros e incentivará a inovação neste domínio.
- (24) Ao conceber o mecanismo de incentivo à implantação de veículos pesados sem emissões, também devem ser nele incluídos os camiões de menores dimensões, os autocarros e as camionetas não sujeitos aos objetivos de redução das emissões de CO₂ ao abrigo do presente regulamento. Estes veículos também podem dar um contributo significativo para a resolução dos problemas de poluição atmosférica nas cidades. No entanto, é de salientar que já estão no mercado autocarros sem emissões, incentivados por medidas do lado da procura, como concursos públicos. Para equilibrar bem os incentivos entre os diversos tipos de veículos, as reduções resultantes dos camiões de menores dimensões, dos autocarros e das camionetas sem emissões também devem, portanto, estar sujeitas a um limite máximo.
- (25) A fim de promover uma implementação rentável dos requisitos de redução das emissões de CO₂, tendo também em conta as flutuações na composição da frota e das emissões ao longo dos anos, os fabricantes devem ter a possibilidade de utilizar sobredesempenhos de objetivos de emissões específicos num determinado ano para compensar subdesempenhos noutros anos.
- (26) De forma a incentivar a antecipação de reduções, um fabricante cujas emissões específicas médias estejam abaixo da trajetória de redução de emissões definida pelas

²⁶ 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, alterada pela Diretiva .../.../UE [COM(2017) 653 final] (JO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

emissões de referência em 2019 e pelo objetivo para 2025 deve poder acumular os correspondentes créditos de emissões para efeitos do cumprimento do objetivo em 2025. Da mesma forma, um fabricante cujas emissões específicas médias estejam abaixo da trajetória de redução de emissões entre os objetivos para 2025 e 2030 deve poder acumular os créditos de emissões correspondentes para efeitos do cumprimento dos objetivos para o período entre 2025 e 2029.

- (27) No caso de incumprimento do seu objetivo de emissões específico em qualquer dos anos do período 2025 e 2029, um fabricante também deve poder constituir um débito de emissões limitado. No entanto, até 2029, os fabricantes devem eliminar qualquer débito de emissão remanescente.
- (28) Apenas se consideram os créditos e débitos de emissões para determinar a conformidade de um fabricante com o seu objetivo de emissões específico e não como ativos transferíveis ou sujeitos a medidas fiscais.
- (29) A Comissão deve impor uma sanção pecuniária, sob a forma de uma taxa por excesso de emissões, quando se verificar que o fabricante apresenta excesso de emissões, tendo em conta os créditos e débitos de emissões. Para proporcionar aos fabricantes incentivos suficientes a que adotem medidas para reduzir as emissões específicas de CO₂ dos veículos pesados, aquela taxa deve ser superior aos custos marginais médios das tecnologias necessárias para atingir os objetivos. Esta taxa deve ser considerada receita do orçamento geral da União. A metodologia de cobrança da taxa deve ser determinada por meio de um ato de execução, tendo em conta a metodologia adotada nos termos do Regulamento (CE) n.º 443/2009.
- (30) É necessário um sólido mecanismo de fiscalização do cumprimento para assegurar a consecução dos objetivos definidos no presente regulamento. As obrigações impostas aos fabricantes para a comunicação de dados rigorosos nos termos do Regulamento (UE) ... /2018 [Vigilância e Comunicação de Informações sobre veículos pesados] e as coimas que podem ser impostas em caso de incumprimento destas obrigações, contribuem para assegurar a solidez dos dados utilizados para fins de cumprimento dos objetivos ao abrigo do presente regulamento.
- (31) Para atingir as reduções de CO₂ previstas no presente regulamento, é essencial que as emissões de CO₂ dos veículos pesados em circulação estejam em conformidade com os valores determinados nos termos do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e das medidas de execução do mesmo. Por conseguinte, no cálculo das emissões específicas médias por fabricante, a Comissão deve poder ter em conta qualquer inconformidade sistemática detetada pelas autoridades homologadoras no respeitante às emissões de CO₂ de veículos pesados em circulação.
- (32) De forma a estar em condições de tomar tais medidas, a Comissão deve ser dotada de competências para elaborar e aplicar um procedimento de verificação da conformidade em circulação das emissões de CO₂ dos veículos pesados colocados no mercado. Para esse efeito, o Regulamento (CE) n.º 595/2009 deve ser alterado.
- (33) A eficácia dos objetivos estabelecidos no presente regulamento na redução das emissões de CO₂ depende fortemente da representatividade da metodologia utilizada para determinar as emissões de CO₂. Em consonância com o parecer do mecanismo de aconselhamento científico²⁷ relativamente aos veículos comerciais ligeiros, também se justifica, no caso dos veículos pesados, pôr em prática um mecanismo de

²⁷ Grupo de Alto Nível de Conselheiros Científicos, Parecer Científico 1/2016, *Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing*.

avaliação da representatividade, em condições reais, dos valores de emissões de CO₂ e de consumo de energia determinados de acordo com o Regulamento (UE) 2017/2400. A Comissão deve ser dotada de competências para assegurar a disponibilidade pública desses dados e, se for caso disso, desenvolver os procedimentos necessários para identificar e recolher os dados requeridos para essas avaliações.

- (34) Em 2022, a Comissão deve avaliar a eficácia das normas de emissão de CO₂ definidas no presente regulamento, em particular no tocante ao nível das reduções a atingir até 2030, às modalidades que devem estar disponíveis para cumprir e suplantam esse objetivo e à definição de objetivos de redução das emissões de CO₂ para outros tipos de veículos pesados, como camiões de menores dimensões, autocarros, camionetas e reboques. Essa avaliação deve igualmente incidir, estritamente para efeitos do presente regulamento, em veículos e combinações de veículos fora dos pesos e dimensões normais aplicáveis no transporte nacional, por exemplo conceitos modulares.
- (35) De forma a garantir que as emissões específicas de CO₂ dos veículos pesados permanecem representativas e completamente atualizadas, as alterações ao Regulamento (CE) n.º 595/2009 e à legislação de execução do mesmo que afetam os valores daquelas devem refletir-se no presente regulamento. Para o efeito, a Comissão deve ser dotada de competências para determinar uma metodologia para definir um veículo pesado representativo para cada subgrupo de veículos, com base no qual se avaliem alterações das emissões específicas de CO₂.
- (36) As competências de execução relativas ao artigo 8.º, n.º 3, ao artigo 9.º, n.º 3, ao artigo 11.º, n.º 3, e ao artigo 12.º, n.º 2, devem ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸.
- (37) De forma a alterar ou completar elementos não-essenciais das disposições do presente regulamento, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que diz respeito ao ajustamento das emissões de referência de CO₂ nos termos do artigo 12.º, n.º 2, e à alteração dos anexos I e II no referente a determinados parâmetros técnicos, incluindo as ponderações dos perfis da exploração, das cargas úteis e das quilometragens anuais, bem como os fatores de ajustamento da carga útil. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor²⁹. Em especial, para assegurar igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho devem receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, devendo os respetivos peritos ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (38) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos, não pode ser realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à sua escala e

²⁸ 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).

²⁹ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

aos seus efeitos, ser melhor alcançado a nível da União, esta pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Objeto e objetivos

De forma a contribuir para o cumprimento do objetivo da União para 2020 de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em 30 %, relativamente aos níveis de 2005, nos setores abrangidos pelo artigo 2.º do Regulamento (UE) .../2018 [Regulamento Partilha de Esforços], para cumprir os objetivos do Acordo de Paris e para garantir o bom funcionamento do mercado interno, o presente regulamento define as seguintes normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos, em termos de redução das emissões específicas de CO₂ da frota de veículos pesados novos da União, comparativamente às emissões de referência de CO₂:

- a) De 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2029: 15 %;
- b) A partir de 1 de janeiro de 2030: pelo menos 30 %, sob reserva da revisão nos termos do artigo 13.º.

As emissões de referência de CO₂ devem basear-se nos dados de vigilância de 2019 comunicados em conformidade com o Regulamento (UE) .../2018 [Vigilância e Comunicação de Informações sobre veículos pesados], com exclusão dos veículos de serviço, e ser calculadas de acordo com o anexo I, ponto 3.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável aos veículos novos das categorias N2 e N3 que correspondam às seguintes características:
 - a) Camiões rígidos com configuração dos eixos de 4x2 e massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 16 toneladas;
 - b) Camiões rígidos com configuração dos eixos de 6x2;
 - c) Tratores com configuração dos eixos de 4x2 e massa máxima em carga tecnicamente admissível superior a 16 toneladas;
 - d) Tratores com configuração dos eixos de 6x2.

É igualmente aplicável, para efeitos do artigo 5.º e do anexo I, ponto 2.3, aos veículos das categorias M2 e M3, assim como aos veículos da categoria N não abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 510/2011 e que não correspondam às características definidas nas alíneas a) a d).
2. Os veículos referidos no n.º 1 são, para efeitos do presente regulamento, considerados veículos pesados novos num determinado ano civil se forem matriculados na União pela primeira vez nesse ano e não tiverem sido anteriormente matriculados fora do território da União.

Não são tidas em conta matrículas anteriores efetuadas fora da União menos de três meses antes da matrícula na União.

Artigo 3.º
Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

- a) «Emissões de referência de CO₂», a média das emissões específicas em 2019 de todos os veículos pesados novos de cada subgrupo de veículos, excluídos os veículos de serviço, determinada de acordo com o anexo I, ponto 3;
- b) «Emissões específicas», as emissões de CO₂ de um veículo pesado determinadas de acordo com o anexo I, ponto 2.1;
- c) «Emissões específicas médias», a média das emissões específicas dos veículos pesados novos de um fabricante num determinado ano civil, determinada de acordo com o anexo I, ponto 2.7;
- d) «Objetivo de emissões específico», o objetivo de um fabricante, expresso em g/tkm e determinado anualmente para o ano civil precedente, de acordo com o anexo I, ponto 4;
- e) «Camião rígido», um camião não concebido nem construído para rebocar semirreboques;
- f) «Trator», uma unidade de tração concebida e construída exclusiva ou principalmente para rebocar semirreboques;
- g) «Subgrupo de veículos», um grupo de veículos, definido no anexo I, ponto 1, caracterizado por um conjunto comum distinto de critérios técnicos relevantes para a determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível desses veículos;
- h) «Veículo de serviço», um veículo pesado, não destinado à distribuição de mercadorias, para o qual se determinaram as emissões de CO₂ e o consumo de combustível, nos termos do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e das medidas de execução do mesmo, apenas para perfis da exploração diversos dos definidos no anexo I, ponto 2.1, do presente regulamento;
- i) «Fabricante», a pessoa ou entidade responsável pela apresentação dos dados relativos aos veículos pesados novos nos termos do artigo 5.º do Regulamento (UE) .../2018 ou, no caso dos veículos pesados sem emissões, a pessoa ou entidade responsável perante a autoridade homologadora por todos os aspetos do processo de homologação CE de veículos completos, ou por todos os aspetos da homologação individual, nos termos da Diretiva 2007/46/CE e por assegurar a conformidade da produção;
- j) «Veículo pesado sem emissões», um veículo pesado sem motor de combustão interna ou cujo motor de combustão interna emita menos de 1 g de CO₂/kWh, determinado de acordo com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 e com as medidas de execução do mesmo, ou que emita menos de 1 g de CO₂/km, determinado de acordo com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e com as medidas de execução do mesmo;
- k) «Veículo pesado com baixas emissões», um veículo pesado, que não seja um veículo pesado sem emissões, cujas emissões específicas de CO₂ sejam inferiores a 350 g de CO₂/km, determinadas de acordo com o anexo I, ponto 2.1;

- l) «Perfil da exploração», uma combinação de um ciclo de velocidade-alvo, um valor de carga útil, uma configuração de carroçaria ou reboque e eventualmente outros parâmetros, que reflete a utilização específica do veículo, com base na qual se determinam as emissões de CO₂ e o consumo de combustível do veículo pesado em causa;
- m) «Ciclo de velocidade-alvo», a descrição da velocidade do veículo, que o condutor pretende alcançar ou a que está sujeito pelas condições de tráfego, em função da distância percorrida no trajeto;
- n) «Carga útil», o peso das mercadorias ou pessoas que o veículo transporta em diferentes condições.

Artigo 4.º

Emissões específicas médias por fabricante

A partir de 2020 e em cada ano civil subsequente, a Comissão determina, por meio dos atos de execução referidos no artigo 10.º, n.º 1, para cada fabricante, as emissões específicas médias de CO₂ em g/tkm para o ano civil anterior, tendo em conta o seguinte:

- a) Os dados comunicados em conformidade com o Regulamento (UE) .../2018 [Vigilância e Comunicação de Informações sobre veículos pesados] para os veículos pesados novos do fabricante matriculados no ano em questão, excluindo os veículos de serviço;
- b) O fator «sem emissões ou com baixas emissões», determinado de acordo com o artigo 5.º.

As emissões específicas médias são calculadas de acordo com o anexo I, ponto 2.7.

Artigo 5.º

Veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões

- 1. A partir de 2020 e em cada ano civil subsequente, a Comissão determina, por meio dos atos de execução referidos no artigo 10.º, n.º 1, para cada fabricante, o fator «sem emissões ou com baixas emissões» referido no artigo 4.º, alínea b), para o ano civil anterior.

O fator «sem emissões ou com baixas emissões» tem em conta o número e as emissões de CO₂ dos veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões da frota do fabricante no ano civil em causa, incluindo veículos sem emissões das categorias referidas no artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo, bem como veículos de serviço sem emissões ou com baixas emissões.

O fator «sem emissões ou com baixas emissões» é calculado de acordo com o anexo I, ponto 2.3.

- 2. Para efeitos do disposto no n.º 1, os veículos pesados sem emissões ou com baixas emissões são contados da seguinte forma:
 - a) Um veículo pesado sem emissões é contado como 2 veículos;
 - b) Um veículo pesado com baixas emissões é contado até 2 veículos, segundo uma função das suas emissões específicas de CO₂ e do limiar de emissão de 350 g de CO₂/km.

3. O fator «sem emissões ou com baixas emissões» pode reduzir as emissões específicas médias de um fabricante no máximo em 3 %. A contribuição dos veículos pesados sem emissões das categorias referidas no artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo, para este fator pode reduzir as emissões específicas médias de um fabricante no máximo em 1,5 %.

Artigo 6.º

Objetivos de emissões específicos por fabricante

A partir de 2026 e em cada ano civil subsequente, a Comissão determina, por meio dos atos de execução referidos no artigo 10.º, n.º 1, para cada fabricante, um objetivo de emissões específico para o ano civil anterior. O objetivo de emissões específico é o somatório, estendido a todos os subgrupos de veículos, dos produtos dos seguintes valores:

- a) Objetivo de redução das emissões de CO₂ referido no artigo 1.º, alíneas a) ou b), consoante o caso;
- b) Emissões de referência de CO₂;
- c) Percentagem de veículos do fabricante no subgrupo de veículos;
- d) Fator de ponderação da quilometragem anual e da carga útil aplicado a cada subgrupo.

O objetivo de emissões específico é calculado de acordo com o anexo I, ponto 4.

Artigo 7.º

Créditos e débitos de emissões

1. Para determinar o cumprimento pelo fabricante dos seus objetivos de emissões específicos no período de 2025 a 2029, devem ser tidos em conta os seus créditos de emissões ou débitos de emissões, que correspondem ao número de veículos pesados novos, excluindo os veículos de serviço, do fabricante no ano civil em causa multiplicado pela diferença entre:

- a) A trajetória de redução das emissões de CO₂ referida no n.º 2 e as emissões específicas médias do fabricante, se esta diferença for positiva («créditos de emissões»);
- b) As emissões específicas médias e o objetivo de emissões específico do fabricante, se esta diferença for positiva («débitos de emissões»).

Podem ser constituídos créditos de emissões no período de 2019 a 2029. No entanto, os créditos constituídos no período de 2019 a 2024 só podem ser tido em conta para determinar a conformidade do fabricante com o objetivo de emissões específico para 2025.

Podem ser constituídos débitos de emissões no período de 2025 a 2029, mas o débito total não pode ser superior a 5 % do objetivo de emissões específico do fabricante para 2025, multiplicado pelo número de veículos pesados do fabricante nesse ano («limite de débitos de emissões»).

Os créditos e débitos de emissões eventualmente constituídos em 2025 e em qualquer ano civil subsequente até 2028 transitam de um ano civil para outro até 2029, ano em que qualquer débito de emissões remanescente terá de ser eliminado.

2. Estabelece-se a trajetória de redução das emissões de CO₂ referida no n.º 1, alínea a), para cada fabricante de acordo com o anexo I, ponto 5.1, com base numa trajetória linear entre as emissões de referência de CO₂ referidas no artigo 1.º, segundo parágrafo, e o objetivo para 2025 especificado na alínea a) do mesmo artigo e entre esse objetivo para 2025 e o objetivo para 2030 especificado na alínea b) desse mesmo artigo.

Artigo 8.º

Cumprimento dos objetivos de emissões específicos

1. Caso se verifique que, em 2025 ou noutro ano civil subsequente, o fabricante teve um excesso de emissões nos termos do n.º 2, a Comissão aplica-lhe uma taxa por excesso de emissões calculada de acordo com a seguinte fórmula:

(Taxa por excesso de emissões) = (Emissões em excesso x 6800 EUR/g CO₂/tkm)

2. Considera-se que um fabricante tem excesso de emissões em qualquer dos seguintes casos:
 - a) Se, em qualquer dos anos civis de 2025 a 2028, a soma dos débitos de emissões subtraída da soma dos créditos de emissões exceder o limite de débitos de emissões referido no artigo 7.º, n.º 1;
 - b) No ano civil de 2029, se a soma dos débitos de emissões subtraída da soma dos créditos de emissões exceder zero;
 - c) Nos anos civis de 2030 e seguintes, se as emissões específicas médias do fabricante excederem o objetivo de emissões específico deste.

O excesso de emissões num determinado ano civil é calculado de acordo com o anexo I, ponto 6.

3. A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, os meios de cobrança da taxa por excesso de emissões ao abrigo do n.º 1. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 14.º, n.º 2.
4. Os montantes da taxa por excesso de emissões são considerados receitas do orçamento geral da União.

Artigo 9.º

Verificação dos dados de vigilância

1. As autoridades homologadoras devem comunicar sem demora à Comissão os desvios detetados nas emissões de CO₂ dos veículos pesados em circulação, em comparação com os valores indicados nos certificados de conformidade ou no processo do cliente, resultantes das verificações efetuadas em conformidade com o procedimento previsto no [artigo 5.º, n.º 4, alínea l)] do Regulamento (CE) n.º 595/2009.
2. A Comissão tem em conta esses desvios no cálculo das emissões específicas médias do fabricante em causa.
3. A Comissão aprova normas de execução relativas aos procedimentos para comunicar esses desvios e para os ter em conta no cálculo das emissões específicas médias. Esses procedimentos são adotados por meio de atos de execução em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 14.º, n.º 2.

Artigo 10.º

Publicação de dados e desempenho do fabricante

1. A Comissão publica, por meio de um ato de execução a adotar até 31 de outubro de cada ano, uma lista que indique:
 - a) A partir de 2020, as emissões específicas médias de CO₂ de cada fabricante no ano civil anterior, conforme referido no artigo 4.º;
 - b) A partir de 2020, o fator «sem emissões ou com baixas emissões» referido no artigo 5.º;
 - c) A partir de 2026, o objetivo de emissões específico de cada fabricante para o ano civil anterior, conforme referido no artigo 6.º;
 - d) No período compreendido entre 2020 e 2030, a trajetória de redução de emissões de CO₂ de cada fabricante, os créditos de emissões de cada fabricante e, a partir de 2026, os débitos de emissões de cada fabricante no ano anterior, conforme referido no artigo 7.º;
 - e) A partir de 2026, o excesso de emissões de cada fabricante no ano civil anterior, conforme referido no artigo 8.º;
 - f) A partir de 2020, a média das emissões específicas de CO₂ de todos os veículos pesados novos matriculados na União no ano civil anterior.

A lista a publicar até 31 de outubro de 2020 deve incluir as emissões de referência de CO₂ referidas no artigo 1.º.

2. A Comissão adota atos delegados em conformidade com o artigo 15.º, com o objetivo de ajustar as emissões de referência de CO₂ referidas no n.º 1 do presente artigo, de acordo com o seguinte:
 - a) Se os valores da carga útil tiverem sido ajustados nos termos do artigo 12.º, n.º 1, alínea c), em conformidade com o procedimento estabelecido no anexo II, ponto 1;
 - b) Se tiver sido determinado um fator de ajustamento nos termos do artigo 12.º, n.º 2, aplicando-o às emissões de referência de CO₂.

A Comissão publica os valores das emissões de referência de CO₂ ajustadas e utiliza-os no cálculo dos objetivos de emissões específicos do fabricante aplicáveis nos anos civis seguintes à entrada em vigor dos atos delegados que ajustaram os valores.

Artigo 11.º

Emissões de CO₂ e consumo de energia em condições reais

1. A Comissão deve vigiar e avaliar a representatividade real dos valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados em conformidade com o Regulamento (UE) 2017/2400 e garantir que o público seja informado de como essa representatividade evolui ao longo do tempo.
2. Para o efeito, a Comissão deve assegurar a disponibilização, por parte dos fabricantes ou das autoridades nacionais, consoante o caso, de dados não pessoais sólidos relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de energia dos veículos pesados em condições reais.

3. A Comissão pode adotar, por meio de atos de execução, as medidas referidas no n.º 1 e n.º 2 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 14.º, n.º 2.

Artigo 12.º

Adaptações dos anexos I e II

1. A fim de assegurar que os parâmetros técnicos utilizados no cálculo das emissões específicas médias por fabricante, nos termos do artigo 4.º, e no cálculo dos objetivos de emissões específicos, nos termos do artigo 6.º, tenham em consideração o progresso técnico e a evolução da logística do transporte de mercadorias, devem ser atribuídas à Comissão competências para adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 15.º, com o intuito de alterar as seguintes disposições dos anexos I e II.
- a) As entradas relativas ao tipo de cabina e à potência do motor estabelecidas no anexo I, quadro 1, e as definições de «cabina-cama» e «cabina curta» referidas nesse quadro;
 - b) Os pesos do perfil da exploração definidos no anexo I, quadro 2;
 - c) Os valores da carga útil indicados no anexo I, quadro 3, e os fatores de ajustamento da carga útil que constam do anexo II, quadro 1;
 - d) Os valores de quilometragem anual estabelecidos no anexo I, quadro 4.
2. Se os procedimentos de homologação estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 595/2009 e nas medidas de execução do mesmo forem alterados de modo que o nível das emissões de CO₂ dos veículos representativos definidas ao abrigo do presente número aumente ou diminua mais de 5 g de CO₂/km, a Comissão deve, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 2, alínea b), aplicar um ajustamento às emissões de referência de CO₂ referidas no artigo 10.º, n.º 1, que deve ser calculado de acordo com a fórmula definida no anexo II, ponto 2.

A Comissão deve, mediante atos de execução adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 14.º, n.º 2, estabelecer uma metodologia para a definição de um ou mais veículos representativos por subgrupo de veículos, incluindo as ponderações estatísticas dos mesmos, com base nas quais é determinado o referido ajustamento, tendo em consideração os dados de vigilância comunicados nos termos do Regulamento (UE) .../2018 e as características técnicas dos veículos enumerados no artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2017/2400.

Artigo 13.º

Revisão e relatório

Até 31 de dezembro de 2022, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a eficácia do presente Regulamento, o objetivo de redução de emissões de CO₂ a determinar para 2030 nos termos do artigo 1.º e a definição de objetivos de redução das emissões de CO₂ para outros tipos de veículos pesados, incluindo reboques. Esse relatório deve incluir também uma avaliação da eficácia das modalidades relativas, nomeadamente, aos veículos sem emissões ou com baixas emissões – nomeadamente autocarros que tenham em conta as metas estabelecidas na Diretiva 2009/33/CE³⁰ – e ao regime de créditos de CO₂, assim como da conveniência de prolongar a aplicação das mesmas

³⁰ Diretiva 2009/33/CE [Veículos Não-Poluentes], alterada pela Diretiva .../.../UE.

a 2030 e anos subsequentes e, se necessário, ser acompanhado de uma proposta de alteração do presente regulamento.

Artigo 14.º
Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité xxx, instituído pelo Regulamento (UE) .../2018 [Governação]. Este referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 15.º
Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º, n.º 2, e no artigo 12.º, n.º 1, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a contar de [data de entrada em vigor do presente regulamento].
3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º, n.º 2, e no artigo 12.º, n.º 1, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro, de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 10.º, n.º 2, e no artigo 12.º, n.º 1, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 16.º
Alteração do Regulamento (CE) n.º 595/2009

Ao artigo 5.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 595/2009 é aditado a alínea l):

- «l) Procedimento para verificar, com base em amostras adequadas e representativas, se os veículos que foram matriculados e entraram em circulação estão em conformidade

com os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados nos termos do presente regulamento e das medidas de execução do mesmo.»

Artigo 17.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

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominação da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. *Síntese do impacto estimado nas despesas*
 - 3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.3. *Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
 - 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

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

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB³¹

34: Ação climática

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

- ☒ A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação**
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória³²**
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se a **uma ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa

A proposta constitui uma medida legislativa fundamental do terceiro pacote «A Europa em Movimento». Contribui para a implementação da Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, adotada em 2016, e para o plano de ação desta para melhorar a eficiência energética no consumo de combustível e reduzir as emissões dos veículos pesados (veículos pesados), ou seja, camiões, autocarros e camionetas.

A proposta contribui para a realização do compromisso da União de alcançar, pelo menos, 40 % de redução das emissões a nível interno até 2030, em relação a 1990.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa

Objetivo específico n.º 3

Maior descarbonização do setor dos transportes na União através do desenvolvimento e da aplicação de políticas harmonizadas (em cooperação com outras direções-gerais, como a DG MOVE, a DG GROW, etc.)

Atividade(s) ABM/ABB em causa

Atividade ABB 34 02 — Ação climática a nível da União e a nível internacional.

Atividade ABB 07 02 — Política ambiental a nível da União e a nível internacional.

³¹ ABM: Activity Based Management (gestão por atividades); ABB: Activity Based Budgeting (orçamentação por atividades).

³² Referidos no artigo 54.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento Financeiro.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada.

A proposta definirá normas de emissões de CO₂ para os veículos pesados novos colocados no mercado da União.

A proposta:

- ajudará a reduzir as emissões de CO₂ do setor dos veículos pesados;
- reduzirá os custos operacionais dos operadores do setor dos transportes e/ou os custos de frete para os consumidores;
- ajudará o setor europeu dos veículos pesados a manter a sua posição de liderança tecnológica inovadora.

1.4.4. Indicadores de resultados e de impacto

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.

Indicador 1: Média anual das emissões de CO₂ e do consumo de combustível, por classe de veículo, fabricante e Estado-Membro, dos veículos pesados novos matriculados na União no âmbito da legislação em matéria de certificação.

Indicador 2: Aumento do nível de inovação, medido em termos de novas patentes registadas pelos fabricantes europeus de veículos pesados, relativas a tecnologias eficientes no consumo de combustível e a veículos sem emissões ou com baixas emissões.

Indicador 3: Acompanhamento do nível de emprego com base nos dados estatísticos do Eurostat publicamente disponíveis sobre a situação de emprego do setor na União.

Indicador 4: Monitorização da qualidade do ar com base em dados sobre poluentes atmosféricos comunicados pela AEA por meio da AirBase³³.

Indicador 5: Acompanhamento das melhorias na segurança energética com base nos dados estatísticos do Eurostat sobre importações de combustíveis, incluindo os combustíveis para os transportes.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo

Os fabricantes de veículos pesados novos matriculados na União:

- deverão cumprir os objetivos específicos de emissões de CO₂ estabelecidos;
- deverão comunicar à Comissão dados sobre o consumo real de combustível, medido por dispositivos normalizados;
- estarão sujeitos a ensaios de conformidade em circulação, cujos resultados serão comunicados à Comissão.

³³

A AirBase é a base de dados europeia sobre a qualidade do ar mantida pela AEA por meio do seu centro temático europeu sobre a poluição do ar e a atenuação das alterações climáticas. Contém informações e dados de monitorização sobre a qualidade do ar apresentados pelos países participantes de toda a União. Esta base de dados consiste numa série temporal plurianual de dados de medição da qualidade do ar e de dados estatísticos relativos a vários poluentes atmosféricos.

1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

Tanto o mercado dos veículos pesados novos como o dos serviços de transporte operam à escala da UE e são parte integrante do mercado único. Normas de emissões estabelecidas a nível da União evitarão a fragmentação do mercado e a distorção da concorrência e serão mais rentáveis do que qualquer ação realizada a nível de cada Estado-Membro.

A indústria automóvel exige o máximo de segurança reguladora possível para poder fazer os grandes investimentos de capital necessários para maximizar a economia de combustível dos veículos novos e ainda mais para mudar para novas fontes de energia primárias. As normas proporcionam esta segurança numa perspetiva de planeamento a longo prazo e não poderiam ser implementadas com a mesma eficácia e segurança ao nível dos Estados-Membros.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

No caso dos veículos ligeiros, ou seja, automóveis e furgões, as normas de emissões de CO₂ obrigatórias à escala da UE resultaram em níveis melhorados de eficiência energética no consumo de combustível e em menores emissões de CO₂.

A avaliação dos regulamentos existentes concluiu que a legislação se mantinha pertinente e globalmente coerente e gerara poupanças significativas de emissões, tendo sido mais rentável do que inicialmente previsto para o cumprimento das metas estabelecidas.

As normas de emissões de CO₂ propostas para os veículos pesados novos baseiam-se nos ensinamentos retirados das normas de emissões dos veículos ligeiros. Tal como no caso dos automóveis e furgões, preveem-se várias flexibilidades para garantir uma implementação rentável das normas. No entanto, as características especiais do setor dos veículos pesados também exigem alguns elementos novos na conceção das normas de emissões de CO₂ para veículos pesados.

1.5.4. *Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes*

A proposta é coerente com as políticas vigentes da UE no domínio da mobilidade, incluindo, entre outras, medidas como o sistema de homologação UE, o Regulamento Certificação³⁴, o Regulamento Vigilância e Comunicação de Informações³⁵, a Diretiva Eurovinheta³⁶, a Diretiva relativa aos pesos e dimensões máximos autorizados³⁷, a Diretiva Veículos Não-Poluentes³⁸ e a Diretiva Qualidade dos Combustíveis.

³⁴ Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão.

³⁵ COM(2017) 279 final.

³⁶ Diretiva 2011/76/UE.

³⁷ Diretiva 2015/719/UE.

³⁸ Diretiva 2009/33/CE.

1.6. Duração da ação e do seu impacto financeiro

☐ Proposta/iniciativa de **duração limitada**

- ☐ Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- ☐ Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA

☒ Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque progressivo, a partir de 2019, com duração ilimitada
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)³⁹

☒ **Gestão direta** por parte da Comissão

- ☒ pelos seus serviços, incluindo pelo seu pessoal nas delegações da União
- ☐ pelas agências de execução

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta**, confiando tarefas de execução orçamental:

- ☐ a países terceiros ou aos organismos por estes designados;
 - ☐ a organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
 - ☐ ao BEI e ao Fundo Europeu de Investimento;
 - ☐ aos organismos referidos nos artigos 208.º e 209.º do Regulamento Financeiro;
 - ☐ a organismos de direito público;
 - ☐ a organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público, na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
 - ☐ a 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;
 - ☐ a pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se for indicada mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

³⁹ Estão disponíveis no sítio web BudgWeb explicações sobre as modalidades de gestão e referências ao Regulamento Financeiro: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

Os impactos reais da legislação serão acompanhados e avaliados com base num conjunto de indicadores adaptados aos objetivos políticos específicos a alcançar com a legislação (ver o ponto 1.4.4 acima para detalhes sobre os indicadores).

A revisão intercalar da legislação prevista para 2022 permitirá à Comissão apreciar a eficácia da legislação e, se for caso disso, propor alterações.

Nos termos do regulamento proposto relativo à vigilância e comunicação de informações relativas às emissões de CO₂ dos veículos pesados, a Comissão recolherá dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível resultantes do procedimento de certificação. Assim, a vigilância está intimamente ligada ao processo de certificação e à operação e gestão da ferramenta de simulação VECTO.

A proposta relativa às normas de emissões de CO₂ propõe duas medidas adicionais de vigilância para complementar o regulamento relativo à vigilância e comunicação de informações relativas às emissões de CO₂ dos veículos pesados:

1. Recolha, publicação e vigilância de dados de consumo de combustível em condições reais comunicados pelos fabricantes e baseados em dispositivos normalizados obrigatórios.

2. Introdução de ensaios de conformidade em circulação e obrigação de comunicar desvios dos valores de homologação, elimináveis por um mecanismo de correção.

Estas medidas complementares de vigilância reforçarão o processo de vigilância e assegurarão a eficácia da iniciativa legislativa proposta.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. *Risco(s) identificado(s)*

A eficiência da vigilância depende do correto funcionamento do processo de certificação e da fiabilidade dos dados de emissões gerados pela ferramenta VECTO utilizada para efeitos do regulamento relativo à vigilância e comunicação de informações relativas às emissões de CO₂ dos veículos pesados.

O risco de dados de emissões errados ou de atrasos de comunicação por parte dos fabricantes ou Estados-Membros ao abrigo do regulamento relativo à vigilância e comunicação de informações relativas às emissões de CO₂ dos veículos pesados poderá dificultar a aplicação das normas de emissão de CO₂.

2.2.2. *Informações sobre o sistema de controlo interno criado*

Os métodos de controlo previstos estão estabelecidos no Regulamento Financeiro e nas normas de execução do mesmo.

2.2.3. *Estimativa dos custos e benefícios dos controlos e avaliação do nível previsto de risco de erro*

N/D

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas.

Além da aplicação do Regulamento Financeiro, para evitar fraudes e irregularidades, a proposta prevê sanções pecuniárias em caso de incumprimento dos objetivos específicos de emissões de CO₂. Adicionalmente, tal como explicado no ponto 2.1 *supra*, prevê a vigilância do consumo de combustíveis em condições reais, bem como ensaios de conformidade em circulação e um mecanismo de correção em caso de desvios consideráveis entre os dados reais e os dados da homologação. Estas medidas assegurarão a eficácia da proposta e minimizarão o risco de irregularidades.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

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

- Atuais rubricas orçamentais

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Participação			
	Número [2][Rubrica Recursos Naturais]	DD/DND 40	dos países da EFTA ⁴¹	dos países candidatos ⁴²	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
2	34 02 01: Redução das emissões de gases com efeito estufa (atenuação)	DD	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Participação			
	Número [...][Rubrica.....]	DD/DND	dos países da EFTA	dos países candidatos	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
	[...][XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

⁴⁰ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

⁴¹ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁴² Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

[Esta parte deve ser preenchida com base na [folha de cálculo relativa aos dados orçamentais de natureza administrativa](#) (segundo documento anexo da presente ficha financeira) e carregada no CISNET para efeitos de consulta interserviços.]

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Número 2	Crescimento sustentável: Recursos naturais
--	----------	--

Comissão Europeia ⁴³			Ano 2019 ⁴⁴	Ano 2020	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL 2019-2020
• Dotações operacionais										
34.02.01	Autorizações	(1)	0,500	0,500						1,000
	Pagamentos	(2)	0,500	0,500						1,000
Número da rubrica orçamental	Autorizações	(1a)								
	Pagamentos	(2a)								
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ⁴⁵										
Número da rubrica orçamental		(3)								
TOTAL das dotações para a Comissão Europeia	Autorizações	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Pagamentos	=2+2a +3	0,500	0,500						1,000

⁴³ Os serviços em questão são os que se seguem: DG CLIMA, DG GROW, JRC.

⁴⁴ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

⁴⁵ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,500	0,500							1,000
	Pagamentos	(5)	0,500	0,500							1,000
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)									
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 2 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	0,500	0,500							1,000
	Pagamentos	=5+ 6	0,500	0,500							1,000

Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica:

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)									
	Pagamentos	(5)									
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)									
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 4 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6	0,500	0,500							1,000
	Pagamentos	=5+ 6	0,500	0,500							1,000

As dotações operacionais solicitadas ao abrigo da rubrica 2 serão atribuídas a partir da dotação do programa LIFE disponível (no âmbito do subprograma relativo à ação climática).

Rubrica do quadro financeiro plurianual	5	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2019	Ano 2020	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL 2019-2020
Comissão Europeia									
• Recursos humanos		0,429	0,429						0,858
• Outras despesas administrativas		0,015	0,015						0,030
TOTAL Comissão Europeia	Dotações	0,444	0,444						0,888

TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,444	0,444						0,888
--	--	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2019 ⁴⁶	Ano 2020	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL 2019-2020
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,944	0,944						1,888
	Pagamentos	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais

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

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

Indicar os objetivos e as realizações			Ano 2019		Ano 2020		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL 2019-2020	
	REALIZAÇÕES																	
	⇓	Tipo ⁴⁷	Custo médio	°Z	Custo	°Z	Custo	°Z	Custo	°Z	Custo	°Z	Custo	°Z	Custo	°Z	Custo	Número total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 3 ⁴⁸ ...																		
- Realização	Contrato de serviços	0,500	1		1	0,500												1,000
- Realização																		
- Realização																		
Subtotal para o objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																		
- Realização																		
Subtotal para o objetivo específico n.º 2																		
CUSTO TOTAL			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁴⁸ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)».

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

- ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2019	Ano 2020	Ano 2022	Ano 2023	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--	--	--	-------

RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	0,429	0,429						0,858
Outras despesas administrativas	0,015	0,015						0,030
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	0,444	0,444						0,888

com exclusão da RUBRICA 5⁴⁹ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos	0	0						0
Outras despesas de natureza administrativa	0	0						0
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	0	0						0

TOTAL	0,444	0,444						0,888
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas administrativas serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da DG, complementadas, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

⁴⁹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

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

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

	Ano 2019	Ano 2020	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
34 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	3	3					
XX 01 01 02 (nas delegações)							
XX 01 05 01 (investigação indireta)							
10 01 05 01 (investigação direta)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)⁵⁰							
34 01 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global»)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 04 yy⁵¹	- na sede						
	- nas delegações						
XX 01 05 02 (AC, PND, TT — Investigação indireta)							
10 01 05 02 (AC, PND e TT — Investigação direta)	0	0					
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL	3	3					

XX constitui o domínio de intervenção ou título orçamental em causa.

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

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Serão necessários três funcionários AD adicionais a partir de 2019 para serem responsáveis pela elaboração da legislação de execução pertinente e por assegurar a execução, vigilância do cumprimento e avaliação efetivas do regulamento e questões conexas necessárias, no que diz respeito ao funcionamento da ferramenta VECTO e à gestão do processo de certificação. A seguir encontra-se a descrição detalhada das tarefas específicas. 1. Tarefas relacionadas com a execução do regulamento: a. Definição dos objetivos de redução das emissões de CO₂ e de
------------------------------------	--

⁵⁰ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁵¹ Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

	linhas de crédito para fins de acumulação, por fabricante; b. Organização, supervisão e controlo dos procedimentos de acumulação e empréstimo; c. Organização, supervisão e controlo do mecanismo de incentivo a veículos sem emissões ou com baixas emissões; d. Criação e implementação do mecanismo de revisão em 2022 – revisão do nível dos objetivos, das linhas de crédito, dos limites máximos aplicáveis, extensão do âmbito de aplicação, etc.; e. Supervisão do processo de recolha, publicação e vigilância de dados de emissões em condições reais. Identificação e controlo de eventuais ações corretivas. f. Supervisão e análise dos resultados dos ensaios de conformidade em circulação. Identificação e controlo de eventuais mecanismos de correção. g. Avaliação de conformidade anual e plurianual, incluindo a aplicação e cobrança de sanções pecuniárias. 2. Tarefas relacionadas com a vigilância do cumprimento e a avaliação do regulamento. 3. Tarefas relacionadas com a ferramenta VECTO: a. Desenvolvimento adicional da ferramenta para incluir novas tecnologias inovadoras com um «processo acelerado»; b. Gestão do «processo acelerado VECTO» quando for estabelecido (semelhante ao processo «ecoinovações» no domínio dos veículos ligeiros); c. Extensão adicional da ferramenta VECTO para abranger autocarros e camionetas, camiões de menores dimensões, bem como reboques e as formas de carroçaria de camião existentes; d. Gestão do funcionamento da ferramenta VECTO na plataforma web centralizada em que opera, o que pode ser necessário para gerir homologações em várias fases (certificações de formas reais de carroçaria, autocarros e camionetas), com informação dos clientes (simulação comparativa de diversos veículos com perfis da exploração personalizados) e ensaios independentes (realização de simulações de ensaios de verificação); e. Gestão de ferramentas auxiliares de apoio à ferramenta VECTO, por exemplo de um processo de aprovação de ferramentas comerciais de dinâmica de fluidos computacional ou desenvolvimento de uma ferramenta de referência de dinâmica de fluidos computacional por parte da Comissão; f. Aquisição de conhecimentos aprofundados suficientes, com as redundâncias necessárias em termos de pessoal, para garantir que: i. A Comissão pode operar a ferramenta VECTO diariamente, independentemente de contratantes externos;
--	--

	ii. É possível especificar concursos de desenvolvimento com profundidade e detalhe suficientes (por exemplo descrição de módulos de programas a nível funcional) para que sejam acessíveis a um leque alargado de proponentes, incluindo aqueles sem conhecimento prévio da ferramenta VECTO. 4. Tarefas relacionadas com o processo de certificação: a. Garantia de que se mantém atualizado atempadamente e tem as características necessárias para uma implementação adequada das normas de emissões de CO₂; b. Apoio ao «processo acelerado VECTO» na inclusão de novas tecnologias. Embora as tarefas previstas nos pontos 3 e 4 <i>supra</i> estejam relacionadas com a execução do Regulamento Vigilância e Comunicação de Informações e do Regulamento Certificação, são diferentes e adicionais às realizadas pelo pessoal que trabalha atualmente nessas áreas. Para a execução das primeiras, solicitou-se o apoio de dois agentes contratuais da AEA para a implementação do sistema de comunicação de informações, bem como para a preparação dos sistemas de garantia de qualidade e de controlo de qualidade dos dados. Para a execução das segundas, são necessários recursos humanos adicionais com conhecimento específico da ferramenta VECTO para atualizar o Regulamento Certificação.
Pessoal externo	Nenhum

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- ☒ A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- ☐ A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

[...]

- ☐ A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual

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

[...]

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o cofinanciamento por terceiros.
- A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

3.3. Impacto estimado nas receitas

- ☒ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- ☐ A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - ☐ nos recursos próprios
 - ☐ nas receitas diversas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁵²						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas diversas que serão afetadas, especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

O regulamento foi concebido para garantir a plena conformidade de todos os fabricantes. Como resultado, não se espera a geração de receitas através da taxa por excesso de emissões prevista no artigo 8.º. No entanto, caso as receitas sejam geradas pela implementação das disposições do presente artigo, as mesmas são incorporadas no orçamento geral da UE. A avaliação de impacto que acompanha a proposta fornece intervalos de potenciais taxas por excesso de emissões que podem ser devidas em caso de incumprimento.

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

[...]

⁵² No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.