

Bruxelas, 2 de junho de 2017
(OR. en)

9939/17

**Dossiê interinstitucional:
2017/0111 (COD)**

**CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	1 de junho de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2017) 279 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO2 e do consumo de combustível dos veículos pesados novos

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2017) 279 final.

Anexo: COM(2017) 279 final

Bruxelas, 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível
dos veículos pesados novos**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 188 final}
{SWD(2017) 189 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• JUSTIFICAÇÃO E OBJETIVOS DA PROPOSTA

Os principais objetivos políticos da atual Comissão são a criação de emprego, o crescimento e o investimento e, neste contexto, proporcionar energia limpa a todos os europeus. Este desiderato é apoiado por um plano de investimento destinado a reindustrializar a Europa com base em novos modelos empresariais e tecnologias de ponta. O objetivo a médio e longo prazo é uma economia hipocarbónica circular.

No âmbito dos transportes, nomeadamente no que diz respeito aos camiões e autocarros, ou seja, os veículos pesados, a visão da Comissão consiste em assegurar o acesso dos cidadãos e das empresas europeias a uma mobilidade equitativa, sustentável e concorrencial.

Até à data, as emissões de CO₂ e o consumo de combustível dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE não têm sido certificados nem sido objeto de vigilância e comunicação dos dados respetivos. Este défice de conhecimento está na base dos três desafios seguintes no que diz respeito aos veículos pesados:

- (1) ***Oportunidades perdidas de elaborar políticas destinadas a reduzir a fatura de combustível dos operadores de transportes:*** Os operadores de transporte de mercadorias podem ser confrontados com custos de combustível superiores a um quarto dos seus custos operacionais¹ e definem a eficiência energética como principal critério de compra. Embora a eficiência energética dos veículos pesados tenha melhorado nas últimas décadas, muitas das mais de meio milhão de empresas de transporte, na sua maioria PME, ainda não têm acesso a informações normalizadas que lhes permitam avaliar tecnologias que visem uma melhor eficiência no consumo de combustível, comparar modelos de camiões a fim de tomarem as decisões de compra mais fundamentadas e reduzir os seus custos de combustível. Ao longo do tempo, as ocasiões perdidas de economizar combustível têm vindo a aumentar a dependência da UE da importação de combustíveis fósseis, representando uma oportunidade perdida de reduzir as importações de combustíveis.
- (2) ***Aumento da concorrência a que os fabricantes de veículos estão sujeitos:*** Em 2015, de acordo com dados do setor, as exportações de camiões geraram um excedente da balança comercial de 5 100 milhões de euros. Os fabricantes europeus de veículos pesados inserem-se numa indústria automóvel que gera 12,1 milhões de empregos diretos e indiretos na Europa (5,6 % do emprego total da UE)². Os fabricantes de veículos pesados da UE enfrentam uma pressão concorrencial crescente a nível mundial. Nos últimos anos, mercados importantes, como os Estados Unidos da América, o Canadá, o Japão e a China, puseram em prática medidas no domínio da certificação e da eficiência energética, sob a forma de normas relativas ao consumo de combustível e/ou às emissões, a fim de incentivar a inovação e de melhorar rapidamente a eficiência dos veículos. O mercado dos autocarros urbanos enfrenta uma concorrência crescente no domínio dos veículos elétricos, nomeadamente de

¹ Estudos de avaliação dos custos de combustível ilustrados no ponto 5.6 e no anexo 8 da Avaliação de Impacto anexa, SWD(2017)XXX.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

fabricantes chineses. Para manter a sua posição atual no mercado, o setor terá de acompanhar os avanços tecnológicos nos mercados referidos.

- (3) ***Obstáculos à criação de políticas de redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) do setor dos veículos pesados:*** O setor dos veículos pesados da UE é uma importante fonte de emissões de gases com efeito de estufa. Em 2014, as emissões de GEE provenientes de veículos pesados representaram 5 % do total das emissões da UE, um quinto do total de emissões dos transportes e cerca de um quarto das emissões do transporte rodoviário³. No período entre 1990 e 2014, as emissões totais de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes⁴ aumentaram 20 % e as emissões provenientes de veículos pesados 14 %⁵. Se não forem adotadas medidas adicionais, as emissões de dióxido de carbono (CO₂) dos veículos pesados deverão aumentar até 10 % no período compreendido entre 2010 e 2030⁶. Ao mesmo tempo, a UE fixou objetivos ambiciosos de redução dos gases com efeito de estufa até 2030, para os quais o setor dos transportes tem de contribuir. A meta global da UE para 2030 é a redução das emissões, a nível interno, em, pelo menos, 40 %, relativamente aos níveis de 1990. Na perspetiva de uma boa relação custo-eficácia, este objetivo foi dividido em reduções até 2030 de 43 %, para as emissões provenientes dos setores abrangidos pelo Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE), e de 30 %, para as emissões provenientes dos setores não abrangidos pelo RCLE, aos quais pertencem os transportes, em ambos os casos comparativamente aos níveis de emissões de 2005. Além disso, as emissões dos transportes dos Estados-Membros variam entre 21 % e 69 % do total das emissões nacionais nos setores não abrangidos pelo RCLE, cobertos pelo Regulamento Partilha de Esforços. Embora não tenham sido estabelecidos objetivos setoriais específicos para 2030, os transportes terão de dar o seu contributo para a consecução do objetivo de redução das emissões não abrangidas pelo RCLE ao abrigo do Regulamento Partilha de Esforços, juntamente com os edifícios, a agricultura e os resíduos.

É por esta razão que a Comissão decidiu tomar medidas para superar o referido défice de conhecimento.

Em primeiro lugar, a Comissão desenvolveu *software* de simulação, a ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos (VECTO), para calcular o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados novos de modo comparável e de forma eficaz em termos de custos.

Em segundo lugar, propôs um novo regulamento no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos (designado «Regulamento de certificação»), ao abrigo da legislação em vigor em matéria de homologação⁷. No âmbito da aplicação do regulamento da Comissão relativo à certificação, deverá ser realizada uma simulação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível através do instrumento VECTO para todos os veículos pesados novos abrangidos por esse regulamento colocados no mercado

³ Dados do inventário de GEE de 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Incluindo a aviação internacional, mas excluindo o transporte marítimo internacional.

⁵ Dados do inventário de GEE de 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ Cenário de Referência da UE de 2016: Energia, transportes e emissões de gases com efeito de estufa – Tendências para 2050.

⁷ Diretiva 2007/46/CE, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:32007L0046>.

da UE. Os fabricantes de veículos efetuarão, eles próprios, a simulação com base nos dados de entrada certificados dos componentes dos veículos e num processo certificado de obtenção, gestão e aplicação desses dados.

A certificação resolverá, em parte, o referido défice de conhecimento. As informações sobre o desempenho de um determinado veículo serão apenas disponibilizadas ao comprador do veículo e às autoridades nacionais do país em que o veículo for matriculado.

Em terceiro lugar, a Comissão vem agora propor a vigilância e a comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ dos veículos pesados novos sujeitos ao procedimento de certificação, a fim de colmatar o défice de conhecimento e de assegurar plena transparência do mercado. Com esta terceira fase, todos os dados pertinentes calculados pelos fabricantes, de acordo com a metodologia de certificação, serão vigiados, comunicados e publicados a nível da UE. Desta forma, os dados serão disponibilizados a todas as partes interessadas.

Tal garantirá aos operadores de transportes o acesso a informações sobre o desempenho das diferentes marcas de camiões com características semelhantes, permitindo-lhes tomar decisões de compra mais fundamentadas.

Os fabricantes de veículos terão a possibilidade de comparar o desempenho dos seus veículos com o de veículos de outras marcas, o que incentivará ainda mais a inovação.

As autoridades públicas terão acesso a dados exaustivos para a conceção e execução de políticas destinadas a promover camiões energeticamente mais eficientes, por exemplo através da fiscalidade e de taxas de circulação rodoviária. De outro modo, isto não seria possível, uma vez que cada Estado-Membro apenas teria acesso aos dados do instrumento VECTO provenientes de veículos matriculados no seu território. Por último, o sistema possibilitará a análise de dados, por exemplo para avaliar o nível de penetração de determinadas tecnologias.

Esta é também uma etapa necessária para implementar e fazer cumprir as futuras normas de emissões de CO₂ dos veículos pesados. Um sistema de vigilância e comunicação de dados é particularmente necessário para avaliar o futuro cumprimento dessas normas, como acontece já no caso dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

- **COERÊNCIA COM AS DISPOSIÇÕES EXISTENTES NO MESMO DOMÍNIO SETORIAL**

A presente proposta dá execução à Comunicação de 2014 «Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados». A estratégia para os veículos pesados anunciou uma medida de execução que estabeleceria o procedimento de certificação das emissões de CO₂ dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE, calculadas pela ferramenta de simulação VECTO, e uma proposta legislativa sobre a vigilância e a comunicação dessas emissões.

A proposta também dá execução à Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, adotada em 2016, cujos objetivos incluem a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte rodoviário em, pelo menos, 60 % até 2050, em relação aos níveis de 1990, bem como a redução drástica das emissões de poluentes atmosféricos. A estratégia prevê ainda que a Comissão acelere o trabalho de análise das opções relativas à elaboração de normas para as emissões de CO₂, com vista à elaboração de uma proposta legislativa durante o mandato da atual Comissão.

Por último, a presente proposta também facilitará o desenvolvimento de uma metodologia de diferenciação do custo da utilização das infraestruturas pelos veículos pesados novos em função das emissões de CO₂, apoiando a aplicação da revisão da Diretiva «Eurovinheta».

- **COERÊNCIA COM AS OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO**

A presente proposta é coerente com o compromisso da UE, assumido no âmbito do Quadro de Ação relativo ao Clima e à Energia para 2030, de reduzir as emissões a nível interno em, pelo menos, 40 % até 2030, em relação aos níveis de 1990. No cumprimento deste compromisso, em julho de 2016, a Comissão apresentou uma proposta de regulamento sobre reduções vinculativas das emissões anuais de gases com efeito de estufa pelos Estados-Membros no período de 2021 a 2030 (o Regulamento Partilha de Esforços), para os setores não incluídos no regime de comércio de licenças de emissão (ou seja, os transportes, os edifícios, a agricultura e os resíduos).

A presente proposta também é coerente com a proposta apresentada pela Comissão em 2016 de revisão da diretiva relativa à eficiência energética, que fixa uma meta vinculativa, a nível da UE, de 30 % de aumento da eficiência energética até 2030, em comparação com a manutenção do *status quo*.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **BASE JURÍDICA**

Os artigos 191.º a 193.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia estabelecem e especificam as competências da UE no domínio das alterações climáticas. A base jurídica da presente proposta é o artigo 192.º do TFUE.

- **SUBSIDIARIEDADE**

A ação da UE justifica-se, tendo em conta os efeitos transfronteiriços das alterações climáticas e a necessidade de salvaguardar os mercados únicos de combustíveis, veículos e serviços de transporte.

Além disso, os veículos pesados novos matriculados num determinado Estado-Membro são frequentemente produzidos por um fabricante de outro Estado-Membro. Por conseguinte, a vigilância a nível nacional, em vez de a nível da UE, exigiria uma cooperação alargada entre os Estados-Membros; não seria possível garantir dados de vigilância homogêneos, devido às diferenças entre as legislações e as práticas políticas dos Estados-Membros. Seria difícil obter dados comparáveis e exaustivos, o que resultaria na fragmentação do mercado da UE e na perda de transparência do mercado.

Em particular, a inexistência de uma base de dados comum, contendo todos os dados de vigilância dos Estados-Membros, dificultaria a utilização dos dados pelos compradores de veículos e pelos decisores políticos ao nível da UE.

Um sistema de vigilância comum, ao nível da UE, afigura-se a abordagem mais linear e mais simples. Esta mesma abordagem já é seguida no caso dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, graças a medidas tomadas a nível da UE.

- **PROPORCIONALIDADE**

Tendo em conta que a proposta é necessária e tem benefícios económicos potenciais, conclui-se que cumpre os requisitos de proporcionalidade, ou seja, à escala da UE, os esforços necessários não são significativos e os custos são quase negligenciáveis, em comparação com os benefícios potenciais ao nível da transparência do mercado e da disponibilidade de dados sobre as emissões de CO₂ e o consumo de combustível dos veículos pesados para todas as partes interessadas.

- **ESCOLHA DO INSTRUMENTO**

A fim de conseguir uma aplicação uniforme das regras propostas em toda a UE e de obter um conjunto de dados homogêneos e comparáveis que criem condições de concorrência equitativas para os fabricantes de veículos pesados e os utilizadores desses veículos, é adequado o recurso a um regulamento, instrumento vinculativo diretamente aplicável aos Estados-Membros.

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 efetuada uma avaliação, uma vez que se tratava de uma questão anteriormente não regulamentada.

- **CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS**

A Comissão organizou uma reunião das partes interessadas, a fim de receber reações sobre a avaliação de impacto inicial e de apresentar a avaliação dos custos administrativos realizada pelo consultor externo. Foram recebidas reações construtivas das partes interessadas e a avaliação dos custos não foi contestada.

Além disso, a Comissão organizou em linha uma consulta pública sobre a elaboração de legislação em matéria de vigilância e comunicação de dados sobre o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados⁸. Foram recebidas 121 respostas de um amplo leque de partes interessadas, que apresentavam os pontos de vista destas sobre a necessidade de ação, os objetivos, as opções e o impacto previsto.

Os pontos de vista das partes interessadas foram integrados na avaliação de impacto; a opção selecionada é também a preferida pela maioria dos inquiridos. No anexo 2 da avaliação do impacto da presente proposta, é apresentado um resumo da consulta às partes interessadas.

⁸ Os resultados da consulta pública estão disponíveis no seguinte endereço:
http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

- **RECOLHA E UTILIZAÇÃO DE CONHECIMENTOS ESPECIALIZADOS**

A avaliação dos custos das diferentes opções relativas à vigilância e comunicação de dados foi realizada por um contratante externo (ver o anexo 10 da avaliação de impacto). O estudo baseia-se, principalmente, em entrevistas com as autoridades nacionais responsáveis pela matrícula e com os fabricantes de veículos pesados, para obter os pareceres de ambos sobre as várias opções no que respeita à vigilância e receber contributos no que se refere aos custos para as organizações respetivas, tendo em conta os procedimentos atuais e as adaptações necessárias.

Além disso, em relação à avaliação de outros impactos, a avaliação de impacto apoia-se na avaliação de impacto que acompanhava a estratégia de 2014 para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados.

- **AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

A avaliação de impacto⁹ que acompanha a presente proposta foi preparada e elaborada em consonância com as orientações aplicáveis no âmbito da iniciativa «Legislar Melhor», tendo o Comité de Controlo da Regulamentação emitido parecer positivo. A versão final contempla os aperfeiçoamentos recomendados por este comité e completa a análise realizada em 2014 no âmbito da avaliação de impacto que apoiou a estratégia para os veículos pesados.

Na avaliação de impacto, foram analisadas várias opções relacionadas com a vigilância e a comunicação de dados sobre as emissões de CO₂ dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE sujeitos ao processo de certificação no quadro da homologação. Os dados a vigiar e comunicar consistem em cerca de 80 parâmetros pertinentes para determinar o consumo de combustível e as emissões de CO₂ de cada veículo.

A Agência Europeia do Ambiente (AEA) é o organismo mais adequado, a nível europeu, para agir em nome da Comissão na recolha de dados, na criação de uma nova base de dados e na análise e realização dos controlos de qualidade dos dados de vigilância comunicados sobre veículos pesados. A AEA já realiza estas tarefas relativamente aos dados de vigilância comunicados para os veículos ligeiros (ver o anexo 8 da avaliação de impacto).

A avaliação de impacto considerou três opções legislativas sobre a forma como estes dados de vigilância deveriam ser comunicados à Comissão através da AEA: 1) comunicação pelas autoridades nacionais; 2) comunicação pelos fabricantes de veículos pesados; e 3) comunicação mista, pelas autoridades nacionais e pelos fabricantes.

De acordo com a opção 1, as autoridades nacionais comunicariam à Comissão, através da AEA, os dados de vigilância e os dados de matrícula pertinentes dos veículos em causa. De acordo com esta opção, seria difícil proceder à vigilância e comunicação de dados por via totalmente informatizada, uma vez que, na sua maioria, as autoridades de matrícula nacionais ainda utilizam ficheiros em papel na matrícula de veículos pesados. Consequentemente, a adaptação a fluxos de dados de vigilância totalmente informatizados poderia ser tarefa complexa e dispendiosa.

De acordo com a opção 2, incumbiria aos fabricantes de veículos pesados comunicar à Comissão, através da AEA, os dados de vigilância relativos a cada veículo novo. Nesse caso,

⁹ SWD(2017)XXX.

os dados de vigilância basear-se-iam nos dados de vendas dos fabricantes de veículos e nenhum dado de matrícula seria comunicado. Em consequência disso, os dados comunicados relativos às emissões não poderiam ser associados a um Estado-Membro específico. Deste modo, seria mais difícil para os Estados-Membros conceberem políticas nacionais eficazes de fomento da utilização de veículos pesados mais eficientes.

A opção 3 é uma opção intermédia. As autoridades nacionais designadas – na maioria dos casos, provavelmente as autoridades de matrícula nacionais – deverão comunicar anualmente à Comissão, através da AEA, os dados de matrícula dos veículos novos matriculados, em especial os números de identificação dos veículos, NIV. Os fabricantes de veículos apresentariam à Comissão, através da AEA, os dados de vigilância correspondentes aos veículos em causa. Com base nos números de identificação dos veículos, os dois conjuntos de dados seriam combinados pela AEA, a fim de serem obtidos dados de vigilância a nível de cada Estado-Membro. Nesta opção, ficaria garantida a plena informatização do fluxo de dados, uma vez que os fabricantes seriam responsáveis pela comunicação de dados de vigilância de que já dispõem em formato informatizado para fins de certificação.

É privilegiada a opção 3. É a mais eficaz, nomeadamente pelo facto de garantir um fluxo informatizado dos dados e de possibilitar a cobertura de dados tanto a nível nacional como da UE, sendo o seu custo administrativo modesto.

A opção seleccionada é suscetível de gerar concorrência favorável à produção de veículos energeticamente mais eficientes e de criar incentivos à inovação. Prevê-se que os efeitos de uma maior eficiência energética no transporte de mercadorias se estendam, pelo menos parcialmente, à maior parte dos setores da economia da UE: custos de funcionamento ligados aos combustíveis mais baixos no setor dos transportes contribuirão para a descida dos preços do transporte, reduzindo, assim, os custos de outros setores e, em última instância, irão beneficiar os consumidores da UE.

Prevê-se que os efeitos a médio e longo prazo na competitividade e a nível internacional também sejam positivos para os fabricantes de veículos pesados, dado o contexto internacional, em que outros mercados importantes (como os EUA, o Canadá, o Japão e a China) já dispõem de regulamentação que exige a melhoria da eficiência dos veículos pesados ao nível do consumo de combustível.

Prevê-se que o emprego venha a beneficiar a médio/longo prazo. A melhoria progressiva da eficiência dos veículos adquiridos deverá contribuir para a redução das emissões de CO₂. Preveem-se reduções favoráveis, mas pouco significativas, noutras emissões. Os únicos custos económicos serão administrativos. Prevê-se que sejam negligenciáveis: cerca de 1 EUR por veículo.

- **ADEQUAÇÃO DA REGULAMENTAÇÃO E SIMPLIFICAÇÃO**

Não existem obrigações diretas de comunicação de dados para as PME ou as microempresas. Prevê-se que os operadores de transportes, na sua maioria PME, beneficiem da maior transparência do mercado. Tal permitirá que estes operadores tomem decisões de compra mais fundamentadas, em benefício de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível, o que, graças às economias de custos de combustível que lhes proporcionarão, lhes permitirá reduzir os custos de funcionamento e aumentar a competitividade.

O regulamento proposto recorrerá à via eletrónica para a comunicação de dados, o que irá, previsivelmente, reduzir os encargos administrativos para os fabricantes de veículos pesados, as autoridades nacionais e a Comissão/AEA.

- **DIREITOS FUNDAMENTAIS**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

O impacto orçamental decorrente da aplicação do regulamento proposto é muito limitado (para mais pormenores, ver a ficha financeira legislativa em anexo). Embora permaneça dentro do limite máximo global do QFP 2014-2020 para a rubrica 2, será necessária uma pequena reprogramação para a AEA nos exercícios de 2019 e 2020.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **PLANOS DE EXECUÇÃO E ACOMPANHAMENTO, AVALIAÇÃO E PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÕES**

Com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros e pelos fabricantes de veículos pesados, a Comissão apresentará um relatório anual. Esse relatório assegurará um acompanhamento rigoroso da aplicação do regulamento.

- **EXPLICAÇÃO PORMENORIZADA DAS DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS DA PROPOSTA**

Artigo 1.º - Objeto

Este artigo explica as principais medidas previstas pelo regulamento, a saber, vigiar e comunicar as emissões de CO₂ e o consumo de combustível dos veículos pesados, ou seja, camiões e autocarros.

Artigo 2.º - Âmbito de aplicação

Este artigo define o âmbito de aplicação do regulamento e especifica as categorias de veículos relativamente aos quais devem ser vigiados e comunicados os dados de matrícula, as especificações técnicas e, se disponíveis, os dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível.

Artigo 3.º - Definições

O regulamento está estreitamente relacionado com a legislação de homologação e utiliza a mesma terminologia que nela é utilizada. Por conseguinte, a fim de assegurar a coerência entre os diferentes instrumentos jurídicos, clarifica-se que a terminologia utilizada no presente regulamento deve ser entendida do mesmo modo que a definida na legislação de homologação.

Artigo 4.º - Vigilância e comunicação pelos Estados-Membros

Este artigo estabelece as obrigações fundamentais impostas aos Estados-Membros no que diz respeito ao calendário de vigilância e comunicação de dados, à designação das autoridades competentes e aos dados que devem ser objeto de vigilância. Trata-se dos veículos pesados novos e reboques novos matriculados pela primeira vez na União, ou matriculados fora da União, mas menos de três meses antes da matrícula na União.

No caso das autoridades competentes, clarifica-se que as autoridades que já são responsáveis pela vigilância e comunicação de dados sobre veículos comerciais ligeiros deverão ser as autoridades responsáveis pela vigilância também no caso dos veículos pesados.

Os anexos I e II completam esta disposição, especificando os parâmetros de dados que devem ser objeto de vigilância, bem como as fases administrativas do processo de vigilância e de comunicação.

Artigo 5.º - Vigilância e comunicação pelos fabricantes

Este artigo estabelece as obrigações fundamentais impostas aos fabricantes no que diz respeito ao calendário de vigilância e comunicação de dados, à designação dos pontos de contacto e aos dados que devem ser objeto de vigilância.

Os anexos I e II completam esta disposição, especificando os parâmetros de dados que devem ser objeto de vigilância, bem como as fases administrativas do processo de vigilância e de comunicação.

Artigo 6.º - Registo central dos dados dos veículos pesados

Os dados comunicados à Comissão devem ser conservados num registo acessível ao público. O registo será mantido pela AEA em nome da Comissão, com base na experiência adquirida por esta agência na manutenção do registo de dados relativos aos veículos ligeiros.

Embora os dados registados, na sua maioria, devam ser disponibilizados ao público, determinados dados não poderão ser divulgados, devido à necessidade de proteger dados pessoais (números de identificação dos veículos) e por razões de concorrência (nomes de fabricantes de componentes).

Artigo 7.º - Qualidade dos dados

A elevada qualidade dos dados é um elemento essencial para alcançar os objetivos do presente regulamento. Por conseguinte, importa esclarecer que as entidades que comunicam dados são responsáveis pela qualidade e exatidão dos dados que forneçam. Além disso, a Comissão deve ter a possibilidade de efetuar as suas próprias verificações da qualidade dos dados, bem como de os corrigir, caso se verifique a existência de erros nos dados apresentados.

Artigo 8.º - Relatório

Os dados comunicados à Comissão através da AEA devem conduzir a uma análise anual das tendências e da evolução das emissões de CO₂ da frota de veículos pesados da UE, bem como das emissões correspondentes a cada fabricante de veículos pesados. Essa análise anual deve ser realizada pela Comissão, com o apoio da AEA, e constituirá um importante contributo para o relatório anual de progressos mais amplo previsto na proposta de regulamento relativo à Governação da União da Energia, no âmbito do Estado da União da Energia. A análise

deverá também constituir um importante contributo para eventuais medidas políticas adicionais. Irá permitir maior transparência no que respeita às configurações tecnológicas e ao desempenho, tanto da frota da UE como de cada um dos veículos, em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível.

Artigo 9.º e artigo 10.º - Medidas de execução e delegação de poderes

Estes artigos referem, respetivamente, as bases jurídicas para a Comissão adotar medidas de execução e, através de atos delegados, alterar elementos não essenciais dos anexos I e II. As medidas de execução completarão o artigo 7.º, permitindo que a Comissão defina as disposições e os procedimentos específicos necessários para a verificação e correção dos dados comunicados. Os poderes delegados conferidos à Comissão incluem a adaptação e atualização dos parâmetros de dados que devam ser objeto de vigilância, bem como as diferentes etapas do procedimento de vigilância, estabelecidos nos anexos I e II.

Artigo 11.º e artigo 12.º - Procedimento de comité e exercício da delegação

Estes artigos estabelecem as disposições habituais relativas ao procedimento de comité a utilizar na adoção de atos de execução e no exercício dos poderes delegados referidos no artigo 12.º, n.ºs 2 e 3.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível 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 Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Nas conclusões do Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014, sobre o Quadro de Ação relativo ao Clima e à Energia para 2030, foi aprovada uma meta vinculativa de, pelo menos, 40 % de redução interna das emissões de gases com efeito de estufa em toda a economia até 2030, em comparação com os valores de 1990, tendo esta meta sido confirmada na reunião do Conselho de março de 2016.
- (2) Nas Conclusões do Conselho Europeu de outubro de 2014 previa-se que o objetivo fosse atingido coletivamente pela União da forma mais eficaz possível em termos de custos, representando as reduções nos setores abrangidos pelo Regime de Comércio de Licenças de Emissão (RCLE) e nos setores não abrangidos por esse regime 43 % e 30 %, respetivamente, até 2030, em comparação com 2005. Todos os Estados-Membros devem participar neste esforço e todos os setores económicos, incluindo os transportes, devem contribuir para a consecução da redução de emissões pretendida.

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

- (3) A Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica³ adotada pela Comissão em 2016 estabelece como objetivo reduzir as emissões do setor dos transportes em, pelo menos, 60 % até 2050, comparativamente aos níveis de 1990.
- (4) As emissões de gases com efeito de estufa geradas pelos camiões e autocarros, isto é, pelos veículos pesados, representam atualmente na União cerca de um quarto das emissões geradas pelo transporte rodoviário e as previsões apontam para que aumentem até 2030. A fim de contribuir para a necessária redução de emissões no setor dos transportes, há que introduzir medidas que permitam reduzir eficazmente as emissões dos veículos pesados.
- (5) Na sua Comunicação de 2014 «Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados»⁴, a Comissão reconheceu como condição prévia para a introdução de tais medidas um procedimento regulamentado para determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível.
- (6) O Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ define o quadro para o estabelecimento desse procedimento. As medições a realizar proporcionarão dados de emissões de CO₂ e de consumo de combustível fiáveis e comparáveis para cada veículo, no que respeita a parte significativa da frota de veículos pesados da União. O comprador do veículo e o Estado-Membro de matrícula terão acesso a essas informações, colmatando parcialmente o défice de conhecimento.
- (7) A fim de que os operadores de veículos possam tomar decisões de compra esclarecidas, as informações relativas ao desempenho de cada veículo em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível devem ser públicas. Os fabricantes de veículos poderão comparar o desempenho dos seus veículos com o dos veículos de outras marcas, o que incentivará a inovação e, portanto, aumentará a competitividade. As referidas informações também proporcionarão aos decisores políticos da União e dos Estados-Membros uma base sólida para a elaboração de políticas destinadas a fomentar veículos mais eficientes em termos energéticos. Os valores de emissões de CO₂ e de consumo de combustível determinados para cada veículo pesado novo de acordo com o Regulamento (UE) [...] da Comissão⁶ [*Opoce to include correct reference*] devem, portanto, ser vigiados, comunicados à Comissão e tornados públicos.
- (8) Para conhecer completamente a configuração da frota de veículos pesados da União, a evolução desta ao longo do tempo e o impacto potencial disso nas emissões de CO₂, devem ser vigiados e comunicados dados relativos à matrícula dos veículos pesados novos e dos reboques novos desses veículos, incluindo dados referentes aos grupos motopropulsores e aos elementos de carroçaria pertinentes.

³ COM(2016) 501 final.

⁴ COM(2014) 285 final.

⁵ Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (JO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

⁶ Regulamento (UE) [...] da Comissão, de [.../...], que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à determinação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão (JO L ... de ..., p. ...).

- (9) Ficarão disponíveis dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível de determinados veículos pesados novos matriculados em [2019]. Daí em diante, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem, portanto, ficar incumbidas de fornecer dados sobre as matrículas de veículos novos e os fabricantes de fornecer os dados técnicos desses veículos.
- (10) A fim de aumentar a transparência das especificações dos veículos e dos desempenhos conexos e de fomentar a concorrência entre fabricantes, os dados técnicos essenciais para determinar o desempenho dos veículos em termos de emissões de CO₂ e de consumo de combustível devem ser públicos. Só não devem ser publicados os dados sensíveis, na perspetiva da proteção dos dados pessoais e da equidade da concorrência. Todavia, é claramente de interesse público que os dados essenciais à determinação do desempenho dos veículos estejam disponíveis. Esses dados não devem, portanto, deixar de ser públicos.
- (11) Importa garantir a solidez e fiabilidade dos dados resultantes da vigilância comunicados. A Comissão deve, portanto, dispor de meios que lhe permitam verificar e, se necessário, corrigir os dados finais. Para isso, as disposições relativas à vigilância também devem prever parâmetros que permitam rastrear e verificar adequadamente os dados.
- (12) Com base na experiência adquirida na vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, no tocante a automóveis novos de passageiros, e o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, no tocante a veículos comerciais ligeiros, justifica-se atribuir à Agência Europeia do Ambiente a responsabilidade da troca de dados com as autoridades competentes dos Estados-Membros e com os fabricantes, bem como da gestão da base de dados finais em nome da Comissão. Os procedimentos de vigilância e de comunicação estabelecidos para os veículos pesados devem ainda alinhar-se, o mais possível, com os já existentes para os veículos ligeiros.
- (13) A fim de assegurar condições uniformes para a execução das disposições do presente regulamento relativas à verificação e correção dos dados resultantes da vigilância, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹.
- (14) A fim de que os requisitos de dados e o procedimento de vigilância e comunicação mantenham a sua pertinência ao longo do tempo, para efeitos de avaliação da contribuição da frota de veículos pesados para as emissões de CO₂, e de modo a assegurar a disponibilidade de dados sobre novas tecnologias avançadas de redução

⁷ Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

⁸ Regulamento (UE) n.º 510/2011, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros (JO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

⁹ 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).

dessas emissões, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos requisitos de dados e do procedimento de vigilância e comunicação estabelecidos nos anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em particular, a fim de assegurar igualdade de participação na elaboração dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da elaboração dos atos delegados.

- (15) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos na União, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, podendo, contudo, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objetivo,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º
Objeto

O presente regulamento estabelece os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

O presente regulamento aplica-se à vigilância e comunicação de dados relativos aos veículos pesados novos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes desses veículos.

O presente regulamento aplica-se às seguintes categorias de veículos:

- a) Veículos pesados das categorias M1, M2, N1 e N2 cuja massa de referência exceda 2610 kg e não abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ e aos veículos das categorias M3 e N3;
- b) Veículos das categorias O3 e O4.

¹⁰ Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente regulamento, aplicam-se as definições estabelecidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ e no Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho.

Artigo 4.º

Vigilância e comunicação pelos Estados-Membros

1. Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em [2020], as autoridades competentes dos Estados-Membros devem recolher os dados especificados no anexo I, parte A, relativos ao ano civil anterior, correspondentes aos veículos novos matriculados pela primeira vez na União. Exceto se a matrícula do veículo tiver precedido a matrícula na União em menos de três meses, não é necessário vigiar nem comunicar dados relativos a veículos novos previamente matriculados fora da União. Os dados devem ser comunicados à Comissão em observância do procedimento de comunicação descrito no anexo II.
2. São responsáveis pela recolha e comunicação dos dados em conformidade com o presente regulamento as autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 8.º, n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 443/2009.

Artigo 5.º

Vigilância e comunicação pelos fabricantes

1. Anualmente, até 28 de fevereiro, com início em [2020], os fabricantes de veículos pesados devem recolher os dados especificados no anexo I, parte B, relativos aos veículos com data de produção no ano civil anterior.

Considera-se «data de produção» a data da assinatura do certificado de conformidade ou, se aplicável, a data da assinatura do certificado de homologação individual.
2. Incumbe ao fabricante indicar um ponto de contacto para efeitos da comunicação de dados em conformidade com o presente regulamento.

Artigo 6.º

Registo central dos dados dos veículos pesados

1. A Comissão mantém um registo central dos dados comunicados de acordo com os artigos 4.º e 5.º. O registo é público, com exceção das entradas de dados 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 especificadas no anexo I, parte B.
2. Incumbe à Agência Europeia do Ambiente (AEA) gerir o registo, em nome da Comissão.

¹¹ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro) (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

Artigo 7.º
Qualidade dos dados

1. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam nos termos dos artigos 4.º e 5.º, informando a Comissão sem demora dos erros eventualmente detetados nos dados comunicados.
2. A Comissão pode verificar, ela própria, a qualidade dos dados comunicados nos termos dos artigos 4.º e 5.º.
3. Se for informada de erros nos dados ou, na sua própria verificação, detetar discrepâncias no conjunto de dados, incumbe à Comissão tomar as medidas adequadas para corrigir os dados publicados no registo central referido no artigo 6.º.

Artigo 8.º
Relatório

1. A Comissão integra e publica, no seu relatório anual previsto [*no artigo 29.º do regulamento proposto relativo à governação da União da Energia*], a sua análise dos dados transmitidos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes relativamente ao ano civil anterior.
2. Devem constar dessa análise, pelo menos, o desempenho da frota de veículos pesados da União, bem como o de cada fabricante, no que respeita a emissões médias de CO₂ e consumo médio de combustível. A análise deve ter igualmente em conta os dados eventualmente disponíveis sobre a incorporação nos veículos de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO₂.
3. A AEA apoiará a Comissão na elaboração desta análise.

Artigo 9.º
Atribuição de competências de execução

A Comissão pode, por meio de atos de execução, estabelecer as medidas de verificação e correção referidas no artigo 7.º, n.ºs 2 e 3. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º.

Artigo 10.º
Delegação de poderes

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º no que diz respeito à alteração do anexo I com vista à atualização e adaptação dos requisitos de dados nele especificados, se isso for necessário para uma análise aprofundada de acordo com o artigo 8.º.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º no que diz respeito à alteração do anexo II com vista à adaptação do

procedimento de vigilância e comunicação nele estabelecido, a fim de atender à experiência adquirida na aplicação do presente regulamento.

Artigo 11.º
Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité das Alterações Climáticas instituído pelo artigo 9.º da Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹². O referido comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 12.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 é conferido à Comissão por prazo indeterminado, a partir de [*data de entrada em vigor do presente regulamento*].
3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º 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 deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «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 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.

¹² Decisão n.º 280/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, relativa à criação de um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de gases com efeito de estufa e de implementação do Protocolo de Quioto (JO L 49 de 19.2.2004, p. 1).

Artigo 13.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 – «Agências»

Agência Europeia do Ambiente (AEA)

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 e 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 do [organismo]*
 - 3.2.3. *Impacto estimado nos recursos humanos do [organismo]*
 - 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 relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB²²

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 preparatória**²³.
- ☐ 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 primeiro pacote sobre mobilidade, que será adotado em maio de 2017. Contribui para a implementação da Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica²⁴, adotada em 2016, e para o plano de ação desta²⁵ para melhorar a eficiência no consumo de combustível e reduzir as emissões dos veículos pesados, ou seja, camiões e autocarros.

A proposta faz parte das medidas a implementar anunciadas na Comunicação da Comissão «*Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados*»²⁶ a fim de estabelecer um procedimento de certificação das emissões de CO₂ dos veículos pesados e com vista à vigilância e comunicação das mesmas em relação a todos os veículos novos colocados no mercado da UE.

A presente medida constituirá o principal instrumento de execução das futuras normas de emissões de CO₂ dos veículos pesados que a Comissão se comprometeu a apresentar em 2018.

²² ABM: *Activity Based Management* (gestão por atividades); ABB: *Activity Based Budgeting* (orçamentação por atividades).

²³ Referidos no artigo 54.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

²⁴ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF.

²⁵ http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_2&format=PDF.

²⁶ COM (2014)285, disponível no seguinte endereço: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm.

A proposta contribui para a realização do compromisso da UE de conseguir, 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 UE 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 (artigo orçamental 07 02 06 Agência Europeia do Ambiente).

1.4.3. Resultados e impacto esperados

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

A proposta irá criar um sistema de vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE.

A proposta contribuirá para uma maior transparência no mercado dos veículos pesados, que irá estimular a concorrência entre os fabricantes de veículos pesados e operadores de transportes. Tudo isto, por sua vez, estimulará a inovação, ao nível dos fabricantes de componentes e de veículos para a produção de veículos mais eficientes do ponto de vista energético no mercado da UE.

Se a vigilância e a comunicação de informações contribuírem para uma melhoria adicional de 1% da eficiência energética da frota de veículos pesados da UE, é de prever uma redução das emissões de CO₂ de cerca de 2,1 Mt.

1.4.4. Indicadores de resultados e de impacto

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

Indicador n.º 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 UE no âmbito da legislação em matéria de certificação.

Indicador n.º 2: Comparação da média anual das emissões de CO₂ e do consumo de combustível da mesma classe de veículos em diferentes anos.

Indicador n.º 3: Síntese anual das tecnologias eficientes no consumo de combustível instaladas nos veículos novos e do nível de penetração dessas tecnologias.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

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

Os Estados-Membros e os fabricantes de veículos pesados matriculados pela primeira vez na UE terão de recolher dados de vigilância das emissões de CO₂ e de os comunicar à Comissão através do Repositório de Dados da Agência Europeia do Ambiente.

A Agência Europeia do Ambiente ficará com a incumbência de reunir e gerir os dados. Anualmente, será disponibilizado ao público um conjunto de dados. A Comissão publicará um relatório anual de acompanhamento.

1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

Tanto os mercados de veículos pesados novos como os de serviços de transporte operam à escala da UE e são parte integrante do mercado único. A falta de transparência no que respeita ao consumo de combustível e às emissões de CO₂ dos veículos pesados novos é um problema que ainda não foi resolvido por qualquer dos Estados-Membros e que diz respeito à UE no seu conjunto. Além disso, as emissões de CO₂ dos veículos pesados são abrangidas pelo objetivo da UE de redução das emissões de gases com efeito de estufa.

Na ausência de legislação em matéria de vigilância e comunicação de informações à escala da UE, as autoridades nacionais poderiam adotar diferentes abordagens de vigilância e comunicação de informações, que poderiam redundar em fragmentação e incoerência na recolha destes dados na UE. Esta situação implicaria elevados encargos administrativos para os fabricantes de veículos pesados, que teriam de responder a diferentes sistemas de comunicação de informações. No entanto, a consulta pública realizada no âmbito da elaboração da proposta indica que as autoridades nacionais preferem não intervir.

Um sistema de vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados à escala da UE proporcionará o acesso a informações sobre o grau de penetração e de divulgação efetiva de tecnologias avançadas ao nível da eficiência no consumo de combustível para os compradores de veículos pesados e os decisores políticos.

Além disso, as alterações climáticas são um problema transfronteiriço e, ao mesmo tempo, uma competência partilhada entre a UE e os Estados-Membros. A coordenação da ação climática a nível europeu é, por conseguinte, necessária e, por motivos de subsidiariedade, justifica-se uma ação da UE.

1.5.3. *Lições retiradas de experiências anteriores semelhantes*

Em relação aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros, já está em vigor um sistema obrigatório a nível da UE para vigiar e comunicar as emissões de CO₂²⁷. O sistema demonstrou ser muito útil para que haja maior transparência no mercado da UE de automóveis de passageiros novos e veículos comerciais ligeiros

²⁷

Regulamento (CE) n.º 443/2009 e Regulamento (UE) n.º 510/2011.

novos. O conjunto de dados publicados anualmente pela AEA é amplamente utilizado para comparar as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros na UE. Constitui também a base para o estabelecimento de normas de desempenho ao nível das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros e para a avaliação do cumprimento anual dessas normas pelos fabricantes.

O sistema de vigilância e comunicação de dados, a nível da UE, previsto para os veículos pesados assenta, em grande medida, nos ensinamentos retirados do sistema de vigilância e comunicação de dados, a nível da UE, para os veículos comerciais ligeiros. Tal como sucede em relação aos veículos comerciais ligeiros, a proposta de regulamento prevê um sistema de vigilância baseado nos números de identificação dos veículos (NIV) e os dados seriam apresentados tanto pelos Estados-Membros como pelos fabricantes, a fim de minimizar os encargos administrativos. Tal como no caso do sistema de vigilância e comunicação de dados dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, seria utilizado o Repositório de Dados da Agência Europeia do Ambiente para a apresentação de dados. Além disso, tendo em conta a experiência acumulada pela Agência Europeia do Ambiente sobre a vigilância de emissões de CO₂, a AEA também apoiaria a Comissão na gestão do sistema de vigilância dos veículos pesados a nível da UE.

1.5.4. Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes

A proposta é coerente com a proposta de regulamento da Comissão de [...] que executa o Regulamento (UE) n.º 595/2009 no que respeita à certificação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados e que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

1.6. Duração e 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 2018 (sem impacto financeiro) por um período indeterminado,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

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

☒ **Gestão direta** por parte da Comissão

- ☒ Por parte dos seus serviços, incluindo o seu pessoal nas delegações da União;
- Por parte das agências de execução.

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

☒ **Gestão indireta** por delegação de funções de execução:

- ☐ em países terceiros ou em organismos por estes designados;
- ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- ☐ no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- ☒ nos organismos referidos nos artigos 208.º e 209.º do Regulamento Financeiro;
- ☐ em organismos de direito público;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público, na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ nas 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

A participação da Agência Europeia do Ambiente (AEA) será indispensável para a aplicação dos requisitos da proposta de regulamento relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

O regulamento proposto especifica a frequência e os dados que devem ser comunicados pelos Estados-Membros e fabricantes de veículos pesados matriculados pela primeira vez na União. Os dados especificados no regulamento proposto terão de ser comunicados anualmente através do Repositório de Dados da Agência Europeia do Ambiente. A fim de apoiar os Estados-Membros e os fabricantes nos seus relatórios anuais, serão fornecidas mais orientações através do CIRCABC.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

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

Os Estados-Membros ou os fabricantes podem atrasar-se no cumprimento das suas obrigações de vigilância e comunicação de informações. Prevê-se que os Estados-Membros designem as autoridades que já são responsáveis pela vigilância e comunicação de dados relativos aos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. Ora, as autoridades em causa estão familiarizadas com os sistemas de vigilância e comunicação de dados e as ferramentas informáticas pertinentes, o que permitirá minimizar aquele tipo de riscos.

O Repositório de Dados da Agência Europeia do Ambiente é um sistema de comunicação de dados devidamente consolidado. Pode considerar-se que eventuais avarias do sistema e possíveis problemas no que respeita a questões de confidencialidade são aspetos já devidamente solucionados.

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 deste.

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

Não aplicável.

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 prevenir fraudes e irregularidades, tendo como base o sistema devidamente consolidado de vigilância e comunicação de dados relativos às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos e dos veículos

comerciais ligeiros novos, proceder-se-á ao controlo da qualidade e à verificação dos dados apresentados, a fim de colmatar eventuais lacunas e de eliminar as 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 respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das dotações	Participação			
	Número [Designação.....]	DD/DND ²⁸	dos países EFTA ²⁹	dos países candidatos ³⁰	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 de estufa (mitigação)	DD	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
2	07 02 06: Agência Europeia do Ambiente	DND	SIM	SIM	SIM	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

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

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das dotações	Participação			
	Número [Designação.....]	DD/DND	dos países 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

²⁸ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

²⁹ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³⁰ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

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
--	-------------	--

[Organismo]: <AEA – Agência Europeia do Ambiente>			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
Título 1: Despesas com pessoal	Autorizações	(1)	0,150	0,200						0,350
	Pagamentos	(2)	0,150	0,200						0,350
Título 2: Despesas de infraestruturas e funcionamento	Autorizações	(1a)								
	Pagamentos	(2a)								
Título 3: Despesas operacionais	Autorizações	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Pagamentos	(3b)	0,250	0,175						0,425
TOTAL das dotações para o [organismo] <AEA>	Autorizações	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Pagamentos	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Impacto estimado nas dotações [do organismo]

- ☐ 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 (3 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	
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo ³¹	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º Total	Custo total
↓																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³² ...																		
- Criação de plataforma de comunicação			1	0,250														0,250

³¹ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

³² Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa».

Assistência na garantia de qualidade e no controlo de qualidade pormenorizados dos dados comunicados pelos Estados-Membros e pelos fabricantes de equipamentos originais, comunicação com os países e os fabricantes, gestão e manutenção da base de dados, apoio do serviço de assistência técnica, etc.				1	0,175												0,025
- Realização																	
Subtotal objetivo específico n.º 1			1	0,250	1	0,175											0,275
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																	
- Realização																	
Subtotal objetivo específico n.º 2																	
CUSTO TOTAL			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Impacto estimado nos recursos humanos da AEA

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 N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL 2019+2020
--	-------------	-------------	------------	------------	--	--------------------

Funcionários (graus AD)							
Funcionários (graus AST)							
Agentes contratuais	0,150	0,200					0,350
Agentes temporários							
Peritos nacionais destacados							

TOTAL	0,150	0,200					0,350
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Impacto estimado no pessoal (ETI adicionais) – quadro de pessoal

Grupo de funções e graus	Ano 2019	Ano 2020	Ano N+2	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				

AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Total AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Total AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				
Total AST/SC				

TOTAL				
-------	--	--	--	--

Impacto estimado no pessoal (adicional) – pessoal externo

Agentes contratuais	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)
Grupo de funções IV	1	1		
Grupo de funções III	1(*)	1		
Grupo de funções II				
Grupo de funções I				
Total	2	2		

(*) O recrutamento está previsto para meados de 2019.

Peritos nacionais destacados	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)
Total				

Indicar a data de recrutamento prevista e adaptar o montante em conformidade (se o recrutamento tiver lugar em julho, só 50 % do custo médio é tido em conta); facultar mais explicações em anexo.

Para além de 1 agente temporário e 1 agente contratual atualmente a trabalhar na AEA em tarefas relacionadas com a vigilância das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros³³, e considerando a duração indeterminada das atividades adicionais propostas para a Agência, a AEA necessita de 2 agentes contratuais suplementares para gerir:

- A criação, gestão e manutenção dos novos fluxos de dados a comunicar e das infraestruturas de comunicação por via eletrónica, incluindo todas as atividades relacionadas com tecnologias de informação, no que se refere à apresentação de dados sobre veículos pesados;
- As avaliações de qualidade e o controlo de qualidade pormenorizados dos dados apresentados pelos Estados-Membros e pelos fabricantes, incluindo a coordenação das comunicações com as autoridades dos Estados-Membros e os peritos dos fabricantes, o apoio prestado através do serviço de assistência, etc.;

³³ Regulamento (CE) n.º 443/2009 e Regulamento (UE) n.º 510/2011.

- Compilação e publicação de conjuntos de dados no sítio Internet da AEA para a Comissão Europeia e as outras partes interessadas.

Um agente contratual (grupo de funções IV) iniciará funções em 2019 para a preparação e implementação do sistema de comunicação de dados, a fim de assegurar o funcionamento pleno deste em 2020. O segundo agente contratual (grupo de funções III) iniciará funções no segundo semestre de 2019, para apoiar a implementação do sistema de comunicação de dados, bem como a preparação dos sistemas de garantia da qualidade e de controlo da qualidade dos dados.

O impacto orçamental foi calculado em conformidade, admitindo um custo médio de 100 000 EUR por agente contratual/ano.

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 iniciativa proposta exigirá um aumento da programação financeira destinada à contribuição para a Agência Europeia do Ambiente (AEA), financiada pelo artigo orçamental 07 02 06, para os exercícios de 2019 e 2020, cujos montantes constam do quadro 3.2.1, *supra*.

- ☐ A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual¹.

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:

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								

¹

Ver os artigos 11.º e 17.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013 do Conselho que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período 2014-2020.

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 ²						
		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).

--

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

--

²

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.